

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
PESQUISA GEOGRÁFICA**

Akene Shionara Cardoso da Silva

Análise visual das transformações na paisagem do Porto do Capim ao longo do século XX e início do século XXI: uma proposta metodológica para o uso de imagens.

**João Pessoa/PB
Agosto de 2014**

Análise visual das transformações na paisagem do Porto do Capim ao longo do século XX e início do século XXI: uma proposta metodológica para o uso de imagens.

Monografia apresentada ao curso de Bacharelado em Geografia do Centro de Ciências Exatas e da Natureza na Universidade Federal da Paraíba, em cumprimento às exigências para a obtenção do título de Bacharel em Geografia, sob Orientação Prof^ª. M.Sc. Araci Farias Silva

**João Pessoa/PB
Agosto de 2014**

Catálogo na publicação
Universidade Federal da Paraíba
Biblioteca Setorial do CCEN

S586a Silva, Akene Shionara Cardoso da.

Análise visual das transformações na paisagem do Porto de Capim ao longo do século XX e início do século XXI: uma proposta metodológica para o uso de imagens / Akene Shionara Cardoso da Silva. – João Pessoa, 2014.

83p. : il.

Monografia (Bacharelado em Geografia) - Universidade Federal da Paraíba.

Orientador: Prof.^a M.Sc. Maria Araci Farias Silva

1. Geografia urbana. 2. Crescimento urbano. 3. Porto de Capim - João Pessoa, PB. I. Título.

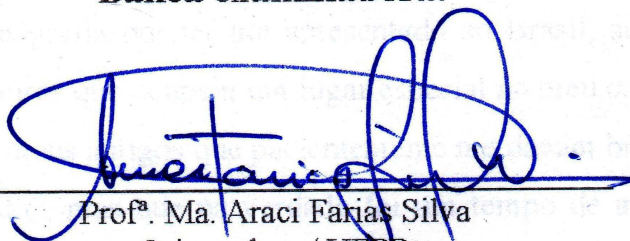
BS-CCEN/UFPB

CDU 911.375(043.2)

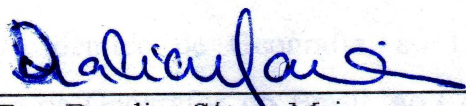
Akene Shionara Cardoso da Silva

Análise visual das transformações na paisagem do Porto do Capim ao longo do século XX e início do século XXI: uma proposta metodológica para o uso de imagens.

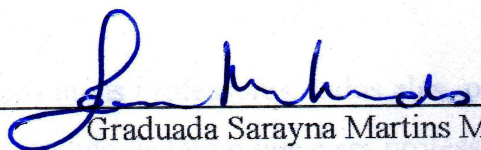
Banca examinadora:



Profª. Ma. Araci Farias Silva
Orientadora / UFPB



Profª. Dra. Doralice Sátiro Maia
Examinadora Interna / UFPB



Graduada Sarayna Martins Mendes
Examinadora Externa

CONCEITO FINAL:

9,5

João Pessoa/PB
Agosto de 2014

AGRADECIMENTOS

*Eu agradeço ao povo brasileiro...*¹

Eu agradeço a minha família, que tanto me agüentou em todos esses anos de graduação e que me proporcionaram a oportunidade de chegar até aqui, em especial a minha mãe que sem ela eu não seria nada.

Eu agradeço a Universidade Federal da Paraíba por ter me apresentado os meus melhores amigos e por ter me dado a oportunidade de desenvolver meus dotes com produção cultural.

Eu agradeço a geografia por ter me apresentado ao Brasil, aos geógrafos desse Brasil, aos amigos brasileiros que ocupam um lugar especial no meu coração.

Eu agradeço, aos meus amigos que pacientemente me davam broncas por conta do meu “tempo desperdiçado”, mas que na verdade foi um tempo de aprendizado, pois o conhecimento não está apenas dentro de quatro paredes.

Eu agradeço ao movimento estudantil que tanto me ajudou e atrapalhou, mas que me fez acreditar, desacreditar e acreditar novamente que um mundo melhor é possível.

Eu agradeço ao Centro Acadêmico de Geografia, ao Diretório Central de Estudantes da UFPB, a Associação de Geógrafos do Brasil, ao Conselho Regional de Estudantes de Geografia do Nordeste, ao Conselho Nacional de Estudantes de Geografia e a todas as outras entidades que me receberam e me ensinaram como desenvolver a práxis geográfica.

Eu agradeço aos meus professores, todos eles, pois sem eles eu não teria chegado até aqui e não teria entendido de fato o que é ser professor em uma instituição pública.

Eu agradeço a força da comunidade do porto do capim por existir e por resistir tão bravamente.

Eu agradeço a Valeska Asfora por ter me convidado para o #Ocupe Porto do Capim. Foi nesse movimento que me apaixonei mais ainda pelo porto, além de ter sido muito importante pra mim esse envolvimento com a comunidade do Porto do Capim e com o centro da cidade de João Pessoa.

Eu agradeço a Patrícia Assad e a Sarayna Martins por serem amigas e por estarem

¹ Trecho da musica de Caetano Veloso, “You don’t know me”, Transa, 1972

presentes nas atividades que aconteciam no Porto do Capim.

Eu agradeço à Suana Medeiros por ter me socorrido nos momentos que eu mais precisa de alguém para me ajudar em alguma correção de ultima hora.

Eu agradeço à Marina Teixeira, por ter entrado na minha vida primeiramente mas também por ter me dito vários “não”. Ajudando-me assim, na caminhada de construção desta monografia.

Eu agradeço a Araci Farias, minha orientadora por ter me acolhido, por ter me dado um lar dentro da UFPB. O Laboratório de Cartografia Social virou de fato, uma extensão da minha casa principalmente nesses últimos momentos.

Eu agradeço a todo mundo que me ajudou, cutucou, me repreendeu, me levantou, me derrubou e me levantou de novo. Cada palavra dita e não dita, cada gesto, cada olhar, cada forma de ver e agir sobre esse mundo.

Eu agradeço as pessoas que não conheço, mas que existem.

Eu agradeço ao *SoundCloud* por ter garantido a trilha sonora que me ajudava a concentrar para finalizar esta pesquisa.

Eu agradeço, por cada sorriso, por cada abraço, por cada perto de mão. No fim sou apenas um papel A4, que foi marcado, assinado, rabiscado, apagado, amassado, cortado, colado e etc. Seu formato hoje é fruto do acumulo de todos que já passaram pela minha vida.

Eu agradeço aos capixabas que conheci e que me ajudaram nos últimos momentos de produção deste exercício monográfico.

Gratidão!

*Apenas quando a última árvore
Tiver sido cortada e o último rio
Tiver secado até um fio
O homem finalmente entenderá
Que não se pode comer dinheiro
E que recitar velhos provérbios
Faz você parecer um babaca*

Bansky

RESUMO

Esta pesquisa foi desenvolvida para conclusão do curso de graduação em Geografia. Usando o método comparativo abordado por Brandão (2012), o objetivo geral é analisar as transformações na paisagem que o Porto do Capim sofreu ao longo dos cem últimos anos (século XX e início do século XXI), através do uso e da análise de imagens desse espaço, que datam do início do século XX até os dias atuais propondo assim uma metodologia para o uso de imagens. O recorte espacial é o Porto do Capim, localizado na margem do Rio Sanhauá, lugar onde até o início do século XX abrigava o porto da cidade de João Pessoa e através dele escoava parte da produção agrícola do estado. O espaço onde antes havia o Porto, hoje abriga um aglomerado subnormal que se formou a partir do abandono da área pelas empresas e pelo poder público que migrou seus investimentos e atividades ao novo Porto que se instalaria na foz no Rio Paraíba, na cidade de Cabedelo. A escolha da ferramenta imagética como suporte histórico se deu por via das fotografias do início do século XX até os dias atuais, com base em uma planta da cidade datada de 1932. Os procedimentos metodológicos desse trabalho foram iniciados com levantamento imagético do Porto do Capim e pesquisa bibliográfica, em seguida, análise comparativa das transformações na paisagem por meio das fotografias levantadas, criação dos mapas temáticos e reprodução das fotografias antigas nos dias atuais.

LISTA DE FIGURAS

| FIGURA | PÁGINA |
|--|--------|
| 01- Desenho ilustrativo do <i>Ferro-carril</i> | 04 |
| 02- a) Mapa “Capitania da Paraíba em 6° a sul da Equinothial”, 1609. | 06 |
| b) Detalhe do mapa “Capitania da Paraíba em 6 sul da Equinothial”, 1609...06 | 06 |
| 03- a) Planta da cidade: Estampa nº6 - mapa da cidade em 1855. | 07 |
| b) Detalhe da planta da cidade: Estampa nº6 - mapa da cidade em 1855..... | 08 |
| 04- Reprodução de parte da planta da cidade de João Pessoa, 1932. | 10 |
| 05- Imagem do Google Earth, reproduzindo o mesmo recorte da planta de 1932. | 10 |
| 06- Exemplo dos planos na fotografia de paisagem. | 12 |
| 07- Vista do rio para a cidade baixa, ano não identificado. | 22 |
| 08- João Pessoa vista de cima, cidade baixa e alta, 2010. | 22 |
| 09- Porto do Capim, 1928. | 23 |
| 10- Porto do Capim, 2008. | 23 |
| 11- Estação Ferroviária – CBTU, 2014. | 26 |
| 12- Rua João Suassuna, em direção ao Porto do Capim, 2014. | 26 |
| 13- Ilustração para o CD <i>Music From Paraíba</i> , 2013. | 29 |
| 14- Imagem panorâmica da proposta de Revitalização/Requalificação da Comissão do Centro Histórico, 2002. | 30 |
| 15- Imagem panorâmica da proposta de Revitalização/Requalificação do IPHAN, 2012. | 31 |
| 16- Imagem panorâmica da proposta de Revitalização/Requalificação da Prefeitura de João Pessoa, gestão de Luciano Cartaxo, 2013. | 32 |

| | |
|---|----|
| 17- Mosaico fotográfico 1: apresentando o ângulo capturado das fotografias do início do século XX. | 33 |
| 18- Mosaico fotográfico 2: apresentando as paisagens na atualidade, 2014..... | 36 |
| 19- Mapa temático 1. | 41 |
| 20- Mapa temático 2. | 41 |
| 21- Mapa temático 3. | 42 |
| 22- <i>Cabeça de Porto</i> localizada entre duas casas, 2014. | 43 |
| 23- Fragmentos das vias férreas do <i>Ferro-carril</i> , 2014. | 44 |
| 24- Antigo prédio do Tesouro Provincial e Alfândega, 2014. | 44 |
| 25- Rota de Pedestre, Largo de São Frei Pedro Gonçalves, 2014. | 49 |
| 26- Rota de Pedestre, descida da ladeira Padre Antônio Pereira, 2014. | 49 |
| 27- Rota de Pedestre, totem da estação Ferroviária, 2014. | 49 |
| 28- Mapa do Projeto “Caminho das Águas” no Centro da Cidade de Vitória-ES, 2010 | 49 |

LISTA DE ABREVIATURAS

| | |
|----------|---|
| AGB | Associação de Geógrafos Brasileiros |
| CAGEO | Centro Acadêmico de Geografia |
| CBPF | Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas |
| CBTU | Companhia Brasileira de Trens Urbanos |
| CCEN | Centro de Ciências Exatas da Natureza |
| CEREGENE | Conselho Regional de Estudantes de Geografia do Nordeste |
| CONEEG | Conselho Nacional de Estudantes de Geografia |
| DCE | Diretório Central de Estudantes |
| DGEO | Departamento de Geociências |
| FUNESC | Fundação Espaço Cultural |
| GPS | Global Positioning System |
| GWBR | Great Western Brazil |
| IBGE | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| IHGP | Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba |
| IPAC | Instituto do Patrimônio Artístico Cultural |
| IPHAN | Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional |
| ISFPG | Igreja de São Frei Pedro Gonçalves |
| JPEG | Joint Photographic Experts Group |
| KML | Keyhole Markup Language |
| LEU | Laboratório de Estudos Urbanos |
| OEА | Organização dos Estados Americanos Organization |
| PAC | Programa de Aceleração do Crescimento |
| PI | Planos de Informação |
| PMJP | Prefeitura Municipal de João Pessoa |
| PNG | Portable Network Graphics |
| SAD-69 | South American Datum, 1969 |

| | |
|--------|---|
| SGB | Sistema Geodésico Brasileiro |
| SGR | Sistema Geodésico de Referência |
| SIG | Sistema de Informações Geográficas |
| SIRGAS | Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas |
| TP | Tesouro Provincial |
| UFPB | Universidade Federal da Paraíba |
| UNESCO | United Nations Educational, Scientific and Cultural |
| UTM | Universal Transverse Mercator |

SUMÁRIO

| | |
|---|---------------|
| INTRODUÇÃO. | a |
| Justificativa. | c |
| Objetivo Geral. | d |
| Objetivo Específico. | d |
| Procedimentos Metodológicos. | d |
| CAPITULO 1 - A HISTÓRIA DO PORTO DO CAPIM. | 01 |
| 1.1. A paisagem do Porto do Capim segundo os mapas iconográficos. | 05 |
| 1.2. O Método comparativo aplicado ao estudo da Paisagem. | 08 |
| 1.3. Apontamentos sobre a análise fotográfica. | 11 |
| CAPITULO 2 - CONSIDERAÇÕES CONCEITUAIS DA PESQUISA. | 14 |
| 2.1. Fotografia: chave principal da pesquisa sobre Paisagem. | 17 |
| 2.2. A Paisagem como categoria de análise do espaço geográfico. | 19 |
| 2.3. Antes e depois: aplicando o método comparativo na fotografia. | 23 |
| CAPITULO 3 - AS IMAGENS E A PAISAGEM DO PORTO DO CAPIM. | 25 |
| 3.1. As propostas de Revitalização/Requalificação para o Porto do Capim. | 27 |
| 3.2. Mosaico Fotográfico 1: apresentando o ângulo de captura das imagens na planta de 1932. | 33 |
| 3.3. Mosaico Fotográfico 2: apresentando o Porto do Capim na atualidade. | 35 |
| CAPITULO 4 - DO PINCEL AO <i>MOUSE</i>: DAS IMAGENS ICONOGRÁFICAS À IMAGEM DE SATÉLITE. | 37 |
| 4.1. As novas tecnologias auxiliando o estudo da paisagem geográfica. | 38 |
| 4.2. Os mapas temáticos: resultado da comparação cartográfica. | 40 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS. | 45 |
| REFERÊNCIAS. | 51 |

APÊNDICE A - MOSAICO FOTOGRÁFICO 1

APÊNDICE B - MOSAICO FOTOGRÁFICO 2

APÊNDICE C - MAPA TEMÁTICO 1

APÊNDICE D - MAPA TEMÁTICO 2

APÊNDICE E - MAPA TEMÁTICO 3

INTRODUÇÃO



O primeiro *porto*¹ da cidade de João Pessoa², o Porto do Capim, funcionava às margens do Rio Sanhauá. O local hoje pertence ao sítio histórico da cidade, devido a sua importância histórica. Lá haviam sido instaladas as primeiras fundações, edificações e igrejas da então cidade Nossa Senhora das Neves, fundada em 05 de agosto de 1585. Através do Porto escoava toda a produção agrícola do estado, por ele chegava os mais variados produtos que abasteciam o comércio local que atendiam o pequeno núcleo urbano com produtos oriundos dos países europeus. Vários elementos iam sendo introduzidos na colônia no intuito de abastecer às necessidades desse comércio, e por ele chegava as mais recentes novidades do mundo moderno, por exemplo, a chegada dos navios com calados³ cada vez maiores que necessitavam de acomodações específicas.

Vicente Gomes Jardim, em sua *Monografia sobre a cidade da Parahyba do Norte*, publicada na Revista do Instituto Histórico Geographico Parahybano, ano II, de 1910, segundo volume, diz que:

Em janeiro de 1654 terminou a invasão e domínio holandeses, no nosso abençoado torrão e foi d'ahi que começou a prosperar a capitania que hoje se chama cidade da Parahyba do Norte que teve por seu primeiro capitão-mór governador Antonio da Silva Barbosa, em agosto de 1684. (JARDIM, 1910, p. 88).

O estudo em pauta tem no seu marco temporal aproximadamente um século de observações do espaço do Porto do Capim, a fim de mostrar as transformações ocorridas em uma área, que já foi e ainda é objeto de disputas, conflitos e suporte econômico, representando o símbolo de poderes existentes em épocas específicas, através de imagens, sejam elas fotografias e mapas que datam do início do século XX.

O Porto do Capim está localizado sob uma área cujo ecossistema é definido como manguezal, no período de maior movimento e importância econômica do Porto a vegetação de mangue se apresentava suprimida, podendo ser observado nos registros fotográficos da época que serão apresentados no subcapítulo 3.2 desta pesquisa. Hoje é possível ver que o mangue cresceu, parte da margem direita do rio foi aterrada, os galpões se deterioraram e as empresas que tinham relação com atividades de carga e

¹Porto (latim *portus*, -us, passagem, abertura, entrada de um porto) *substantivo masculino*; 1 – Lugar de uma costa onde os navios podem fundear; 2 – [figurado] localidade onde se situa esse lugar. In Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008 – 2013. <http://www.priberam.pt/DLPO/porto> [consultado em 31-07-2014].

² A cidade passou a ser chamada assim a partir do ano de 1930.

³ Profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio. Glossário Portuário do site Porto sem papel. Acessado em 22 de junho de 2014. Disponível em < <http://www.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario> >

descarga de mercadorias, fossem elas por terra e ou por rio, mudaram de endereço e se realocaram em áreas próximas ao novo porto do estado, localizado na cidade de Cabedelo. O espaço onde antes funcionava o porto, hoje abriga uma comunidade que se formou a partir de alguns fatores como poderemos visualizar no subcapítulo 3.3. e 4.2.

Destacaremos aqui que um desses fatores foi o abandono da área pelas empresas ligadas diretamente ao funcionamento do Porto do Capim. Outro fator se deu pelo misto de abandono e descaso do poder público, pois devido ao novo modelo de urbanização que começava a ser implementado na cidade de João Pessoa, com a expansão e criação de novas centralidades e com obras de modernização no centro e em outros locais, provocou serias mudanças no traçado urbano da área central ao mesmo tempo em que abria estradas para novas localidades que seguiam em direção à orla, dando assim as costas ao velho centro da cidade. A história do Porto do Capim será abordado no capítulo 1.

O capítulo 2 será apresentado o caminho teórico percorrido com o objetivo de fundamentar o discurso com base em autores tanto da Geografia como de outras linhas das Ciências Humanas.

Por via das imagens, nos capítulos 3 e 4, será apresentada uma metodologia de análise da paisagem do espaço geográfico aplicada ao Porto do Capim, que ao longo do século XX sofreu profundas transformações na sua feição física, ou seja, no seu cenário e também na função que desempenhava perante a cidade de João Pessoa e no seu uso.

Nas considerações finais será apresentado o entendimento a cerca do objeto de estudo aliado ao resultado da análise feita nos capítulos desta pesquisa.

Justificativa

A importância deste tipo de estudo se pauta no uso de instrumentos e técnicas que auxiliem na compreensão da formação espacial da cidade e sua reconstrução a partir da memória histórica. Cardoso (2013) ao abordar o processo de crescimento das cidades e o processo de urbanização, observa que numa cultura formada historicamente a partir da chegada à terra pelo mar, o olhar para a paisagem tende a se dirigir nesse mesmo sentido: do litoral para o interior. Ao contrário da lógica da formação espacial de outras cidades do nordeste brasileiro, a cidade de João Pessoa por sua vez nasce em sua parte central, hoje denominada centro histórico, onde se localiza o Porto do Capim. Na cidade de João

Pessoa o processo aconteceu de forma inversa. Assim, o olhar para a paisagem tende a ser do interior para o litoral.

Investigar a memória da cidade, visitar paisagens que não existem mais é um trabalho prazeroso e de bem público.

Objetivo Geral

O objetivo geral dessa pesquisa é analisar as transformações na paisagem que o Porto do Capim sofreu ao longo dos cem últimos anos (século XX e início do século XXI), através do uso e da análise de imagens desse espaço, que datam do início do século XX até os dias atuais propondo assim uma metodologia para o uso de imagens.

Objetivos Específicos

Os objetivos específicos foram estabelecidos a partir do levantamento bibliográfico, cartográfico e iconográfico, fotográfico e sua disponibilidade. Como o objetivo geral é utilizar imagens históricas como documento principal para análise da paisagem, os específicos são respectivamente:

- 1) Reproduzir algumas das fotografias levantadas e datadas do início do século XX, tomando como procedimento metodológico a utilização do mesmo ângulo captado.
- 2) Com base na planta da área do Porto do Capim datada de 1932 será criado um mapa de uso do solo, mostrando a expansão das transformações ocorridas *in loco*;
- 3) Analisar o resultado das comparações feitas com base no resultado proposto nos objetivos anteriores aplicando a metodologia de análise imagética.
- 4)

Procedimentos Metodológicos

Os procedimentos metodológicos desta pesquisa foram compartimentados em dois momentos, levantamentos de gabinete e trabalho de campo. O levantamento bibliográfico por sua vez se subdividiu em produtos de cunho imagético (fotográfico, cartográfico) e de

referencial teórico. O levantamento bibliográfico foi feito por meio de livros e produtos acadêmicos (artigos, monografias, dissertações e teses), em bibliotecas analógicas e digitais, nas quais aprofundado o suporte teórico sobre os temas: Fotografia, Paisagem e Porto do Capim. Feito o levantamento, parti para uma análise do material para avaliar se seria possível atender aos objetivos desta pesquisa.

O arcabouço do referencial teórico ajudou a elucidar os caminhos que seriam necessários percorrer para desenvolver melhor a pesquisa. Com o material fotográfico foram realizados procedimento de tratamento na imagem, para melhor visualização e posterior análise comparativa da mesma paisagem com o mesmo ângulo em tempos distintos.

A importância do registro fotográfico se fez presente inclusive na captura de base de informação cartográfica para o presente trabalho. Um dos produtos utilizados como base cartográfica de análise da área do Porto do Capim, foi a imagem reproduzida de parte da planta da cidade de João Pessoa, com recorte para a área do Porto, datada de 1932, encontrada no acervo do Instituto Histórico Geográfico do Estado da Paraíba (IHGP). A imagem é um registro fotográfico de um trecho da Planta, porém serviu de base para a criação do mapa comparativo de expansão do uso e ocupação do solo na área do Porto do Capim.

O campo se constituiu como a última etapa de concretização da pesquisa, pois tinha como objetivo *sentir* a paisagem no espaço geográfico e registrar as feições do atual cenário do Porto do Capim. Depois de escolher as imagens antigas (figuras 3e 15) a ida ao campo serviu para visualizar as transformações que sucederam ao longo dos cem últimos anos e tais transformações serão apresentadas no decorrer da pesquisa.

O nome, Porto do Capim, vai ser utilizado tanto para falar sobre o porto propriamente dito, como para referir-se à Comunidade do Porto do Capim, pois o local onde a comunidade hoje está fixada era um dos quatro portos existentes no antigo Porto da Parahyba. Segundo alguns moradores mais antigos da comunidade, hoje aonde se encontra o trapiche público de madeira em épocas pretéritas desembarcava capim, que servia de combustível para alimentar os animais que puxavam o *Ferro-carril*. Os bondes de tração animal era o meio de transporte da época que circulava na cidade, isso ocorreu até por volta do início do século XX, antes da chegada do bonde movido à eletricidade

como aponta Menezes (1985). Cabe fazer uma ressalva a utilização do termo Porto a dois objetos distintos, um é o espaço físico onde se localizava o antigo Porto⁴ o outro é quando nos referimos ao local do antigo Porto englobando a Comunidade do Porto do Capim, sendo assim entende-se *Porto do Capim* (objeto de estudo), como o local onde existiu um porto e hoje existe um aglomerado subnormal⁵, mas que um está contido no outro.

A utilização da ferramenta imagética, como a fotografia, se traduz em poderoso instrumento de análise do espaço, refletindo e desvelando suas metamorfoses, seus arranjos espaciais. Tal percepção foi fortalecida e dúvidas esclarecidas a partir da leitura do livro *Designs para um mundo complexo*, do arquiteto Rafael Cardoso (2013), uma nova faceta de uso da imagem se revelava aliado ao prazer de trabalhar com esse tipo de suporte metodológico. Dentro de uma abordagem geográfica onde a paisagem reflete as mudanças ocorridas no espaço, o uso correto da imagem se traduz em ferramenta que fortalece a pesquisa geográfica. Afinal de contas o que seria da pesquisa geográfica sem o uso da imagem? Aqui ela ganha o foco principal. É ela que dá corpo e volume a esta pesquisa.

Sobre o uso de imagens, todas elas, que servem de representação da realidade, fotografias, mapas, gravuras, pinturas, filmes, entre outras, quando não deformadas, funcionam como documentos fidedignos do real, possuem assim um “valor de verdade” (GOMES, 2008, p. 192). Lembrando que qualquer imagem é na verdade uma representação, e “representação não espelham o mundo, elas o criam⁶”.

⁴ Área da presença de quatro pontos distintos, cada um com sua especificidade de embarques e desembarques de produtos, como o caso do trapiche que desembarcava capim vindo das ilhas do estuário.

⁵ Segundo o IBGE, Aglomerado Subnormal é o conjunto constituído por 51 ou mais unidades habitacionais caracterizadas por ausência de título de propriedade e pelo menos uma das características abaixo: irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e/ou; carência de serviços públicos essenciais (como coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública).

⁶ Nota do autor: Para um breve reconhecimento dessa discussão na geografia, ver Cosgrove e Daniels (1988). COSGROVE, e DANIELS, S. *The iconography of landscape: essays on the symbolic representation, designs, and use of past environments*. Cambridge: Cambridge University Press, 1988. In: (GOMES, 2008, p. 193)

CAPÍTULO 1



A HISTÓRIA DA PAISAGEM DO PORTO DO CAPIM

A cidade de João Pessoa e, por conseguinte o estado da Paraíba teve seu nascedouro às margens do rio Sanhauá, afluente da margem direita do Rio Paraíba. A instalação da sede da nova província portuguesa se deu em 05 de agosto de 1585. A então cidade Nossa Senhora das Neves, cresceu em dois pontos principais, a parte baixa, que seria chamada de Varadouro e a parte nobre, que acomodaria as igrejas e as principais edificações, chamada de cidade alta. Araújo (2006) ao analisar o olhar e a descrição dos viajantes sobre a cidade aponta:

Nessas descrições constam, em comum, a dimensão espacial da cidade, localizada entre o rio e a colina, com destaque para os templos religiosos em meio a edifícios públicos, residências e a permanência dos costumes rurais no meio urbano que se formava. (ARAÚJO, 2006, p 67).

No Varadouro as edificações eram, predominantemente de uso comercial, ou seja, o conjunto urbano ali presente era de galpões e comércios, que atendiam diretamente ao porto. O primeiro hotel também se localizaria no entorno, assim como a Alfândega e o Tesouro Provincial. Ficando na cidade alta a moradia da pequena elite rural e urbana, as igrejas e os prédios públicos, o teatro, etc. A ligação, entre cidade baixa e alta era feita através de algumas ladeiras e ruas principais, tais como a Rua Barão da Passagem (hoje Rua da Areia), a Ladeira da Borborema, Rua Visconde de Inhauma (hoje Rua João Suassuna), Avenida Guedes Pereira, entre outras.

Ainda sobre relatos de viajantes, Araújo (2006) identifica a visão que Joaquim Inácio¹ teve ao desembarcar no Varadouro em 1924:

No dia 10 de setembro, em um comboio da Great Western, cheguei à capital Parahybana. Eram, talvez, onze horas quando o trem parou na Estação, que fica localizada à margem do Sanhauá, na parte baixa da cidade. Aquella hora de um dia intensamente luminoso, não era muito crescido o movimento da gare, [...] A poucos passos está o ancoradouro que é na bacia do Sanhauá, ao pé da cidade. Duas grandes dragas descansavam, por ali, placidamente, do intenso trabalho que vinham de realizar aprofundando a vasa lamacenta do rio. [...] A caminho do Hotel Globo, um vasto edifício na parte baixa da Cidade, olhando para o rio, com vastas acomodações, caminhei ao lado de um grande depósito de manilhas de barro vidrado a serem utilizadas ainda nos esgotos sanitários da cidade (INÁCIO, 1987, p. 3-4² apud ARAÚJO, 2006, p 71).

A cidade crescia impulsionada pela cultura do açúcar, com engenhos que se estendiam da margem esquerda do Rio Sanhauá até as terras conhecidas como brejo paraibano, hoje chamado de Mesorregião da Zona da Mata. Entre o fim do século XVIII e o século XIX chegaram as primeiras estradas de ferro. Elas eram responsáveis por trazer a produção do interior até o porto, e de lá a produção era exportada para as metrópoles europeias.

Nesse período cresceu no interior do estado a cultura do algodão e grande parte dessa produção escoava para Pernambuco, devido à importância do porto para tais negociações.

¹Nota da autora: Joaquim Inácio veio do Rio Grande do Norte, Estado que limita a Paraíba ao norte, especialmente para colher informações sobre as obras de saneamento básico e esgotamento sanitário que então se implantava na Paraíba no ano de 1924. (ARAÚJO, 2006, p 70)

² INÁCIO, J. *Notícia de uma viagem à Paraíba em 1924*. Mossoró: ESAM, ano 20, v. 7, 1987. (Coleção ESAM).

Sem perder de vista o contexto mundial em que cada vez mais o conhecimento técnico avançava e com ele, novos equipamentos e navios eram desenvolvidos com o objetivo de produzir, encurtar o tempo e lucrar cada vez mais, o Porto da Parahyba ficava para trás na linha do desenvolvimento econômico. Por isso no fim do século XIX a estrada de ferro é estendida até a foz do rio Paraíba, pois lá era possível receber navios maiores e assim dava início à ligação entre o oceano atlântico e a sede econômica e administrativa da cidade.

Com o objetivo de desenvolver o porto da cidade e acabar com a desvantagem que a Parahyba sofria pelo porto da cidade do Recife, o governo local juntamente com o governo federal começa uma série de reformas no Porto do Capim e Cabedelo. Sobre esse momento, Silva em seu artigo sobre o processo de urbanização na Paraíba aponta:

A desvantagem que a Paraíba sofria na comercialização com Pernambuco, o presidente João Pessoa quis combater, no final dos anos 20, com o apoio da elite urbana, ao defender que a Paraíba deveria comercializar e exportar o que produzia. As inimizades políticas decorrentes de suas ações determinariam a sua morte, que por sua vez serviria de estopim para o movimento revolucionário de 1930. (SILVA, 2004, p 36).

Sobre o histórico da construção do porto na cidade de Cabedelo, pode-se retirar as informações no *site* oficial:

Em 9 de julho de 1905, pelo Decreto nº 7.022/05, o projeto para a construção do cais de 400 metros foi aprovado, tendo sido efetivamente consolidado no dia 05 de agosto de 1908. Em tal época já se entendia que o Porto de Cabedelo era o mais oriental da costa do Brasil. O início da obra se deu em agosto de 1908, e em julho de 1911, atracou, por experiência, o vapor “Pirineos”, no cais de 175 metros. A partir desta experiência, foram detectadas falhas na construção do cais, suspendendo assim os serviços de construção em 1912. Em 16 de dezembro de 1917 foram concluídos 178m de cais e um armazém. Após uma longa paralisação as obras foram retomadas em novembro de 1931, como resultado de um compromisso assumido em 1930, pelo Governo Federal e Governo do Estado da Paraíba, o qual reivindicava a execução de instalações adequadas às exportações de algodão, produzido naquele estado.³.

Levando em consideração a história do desenvolvimento da cidade com a expansão comercial e urbana que a cidade sofreu ao longo da segunda metade do século XX, o Varadouro ou cidade baixa, passou por um grande período de abandono, visto que o que movimentava economicamente essa área era o Porto, e com a transferência dele para a cidade de Cabedelo juntamente com a “descoberta” da orla e o surgimento de novos bairros, a área foi sendo deixada de lado tanto pelos moradores de classe média quanto por parte do comércio que saiam em busca dessas novas centralidades.

Entre o século XIX e início do século XX essa área era considerada “suja” pelos fundadores da colônia e pela elite, visto que era uma área de mangue que estava à mercê da inundação das marés. A diferença entre cidade “baixa” e “alta” conotava um status sobre os cidadãos. Aqueles que habitavam a parte baixa eram, em grande número, os trabalhadores do porto, os condutores dos

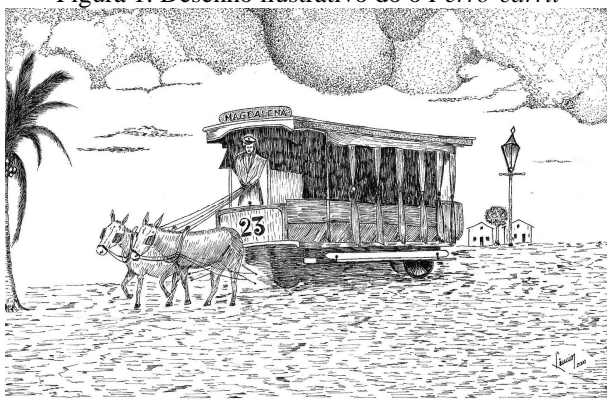
³ História do Porto de Cabedelo/PB. Disponível em: <<http://www.portodecabedelo.com.br/historia>> . Acesso em: 25/06/2014 às 20:00h.

ferro-carril, agricultores que vinham do interior vender seus produtos no comércio local e por conseguinte abrigava também os primeiros bares de jogatina e diversão boêmia. Em contrapartida, na parte alta ficavam as igrejas, os casarios dos senhores de engenho, os prédios públicos, o cinema, o teatro, entre outros. Sobre o comportamento dos moradores da cidade com jeito de colonial, Wills Leal, no seu livro sobre *Cinema na/da Paraíba*, faz ressalva a como foi encarado a chegada do cinema na cidade.

No período de 1897 até os primeiros anos do século XX, o estado ainda tinha seus valores, seus hábitos, muito ligados à realidade colonial. Só de modo muito limitado é que se aceita de bom grado as novidades do fim do século XIX, como o cinema. (LEAL, 2007, p. 30).

A cidade contava com um núcleo urbano de pequeno porte. Com relação a infra-estrutura, a luz elétrica, o saneamento e as vias de circulação, só começaram a ser implementadas na cidade no fim do século XIX e início do século XX. Até então a luz pública era fornecida por postes que funcionavam a base de querosene, o transporte ficava a disposição do bonde de tração animal (Figura 1) e os esgotos eram jogados diretamente no rio ou em fossas que apenas alguns casarões possuíam.

Figura 1: Desenho ilustrativo do o *Ferro-carril*



Fonte: Imagem extraída do Blog Lêucio Ferreira⁴

Atualmente a área do Porto do Capim passa por conflitos entre a comunidade residente⁵ e o poder público. A comunidade corre o risco de ser removida do local por conta das novas políticas públicas de *revitalização/requalificação/reabilitação* para o centro histórico (IPHAN, 2012). Ela está localizada na margem direita, em um espaço que foi com o tempo sendo aterrado.

Expecula-se que com a intensificação do turismo náutico na cidade, há planos de (re)transformar essa área em um novo atracadouro para embarcações de passeio que seria uma extensão do que acontece na praia do Jacaré, visto que lá já não comporta mais embarcações e a procura ainda é crescente. A localização geográfica da cidade de João Pessoa oferece a este ramo

⁴ Bonde de Tração animal. “Em Recife, os bondes de tração animal apareceram em partir de 187, com a companhia Ferro Carril de Pernambuco. A primeira linha deslocava-se até o bairro da Madalena. Funcionou até 1914, quando foram substituídos pelos bondes elétricos. Disponível em: <http://leucioferreira.blogspot.com.br/2009/07/bonde-de-tracao-animal.html> Acesso em: 21/07/2014 as 17:30

⁵ Aqui se entende “Comunidade Porto do capim”, os aglomerados subnormais, Vila Nassal e Porto do Capim. Uma vez que os moradores fazem essa distinção ente eles.

turístico um bom lugar de parada para viajantes do Oceano Atlântico por ser o ponto mais extremo da América do Sul.

Através de uma análise empírica preliminar os seguintes questionamentos se fizeram presentes na tentativa de entender a dinâmica desta área: como as pessoas que usam este espaço percebem o local onde (*con*)vivem? Eles entendem a importância histórica do cenário, para toda a cidade? Existe compreensão sobre o ecossistema que os cercam? Visto que depois do abandono do porto o mangue se reconstituiu e ocupou novamente a margem direita do rio se opondo ao que observou Scocuglia (2010, p. 117) ao dizer que a comunidade desmatava o vasto mangue. As pessoas que não moram, não trabalham ou não observam, tem noção de que ali existiu um porto, com barcas e navios atracados, com uma dinâmica comércio-portuária?

Tais questionamentos não puderam ser respondidos neste exercício monográfico, porém ficam como sugestão para um possível aprofundamento investigativo da área. A pesquisa procurou abordar estratégias de investigação por via das imagens coletadas e ficando assim de fora a participação do elemento morador/usuário do cerne deste exercício.

Para melhor apresentar o Porto do Capim e o caminho teórico desenvolvido este capítulo será dividido em três partes: o 1.1. Traz mapas antigos da cidade mostrando uma evolução histórica do uso do solo da área; o 1.2. Será apresentado o método comparativo com base em Brandão (2012) que será aplicado na pesquisa em tela; e no 1.3. Alguns apontamentos sobre a análise fotográfica aplicada ao estudo da paisagem.

1.1. A paisagem do Porto do Capim segundo os mapas iconográficos.

Menezes, contemporâneo dos estudos a cerca da aplicabilidade das intervenções de revitalização dos centros históricos do Nordeste, em seu livro *Algumas notas a respeito da evolução urbana de João Pessoa*, logo no primeiro parágrafo aponta que

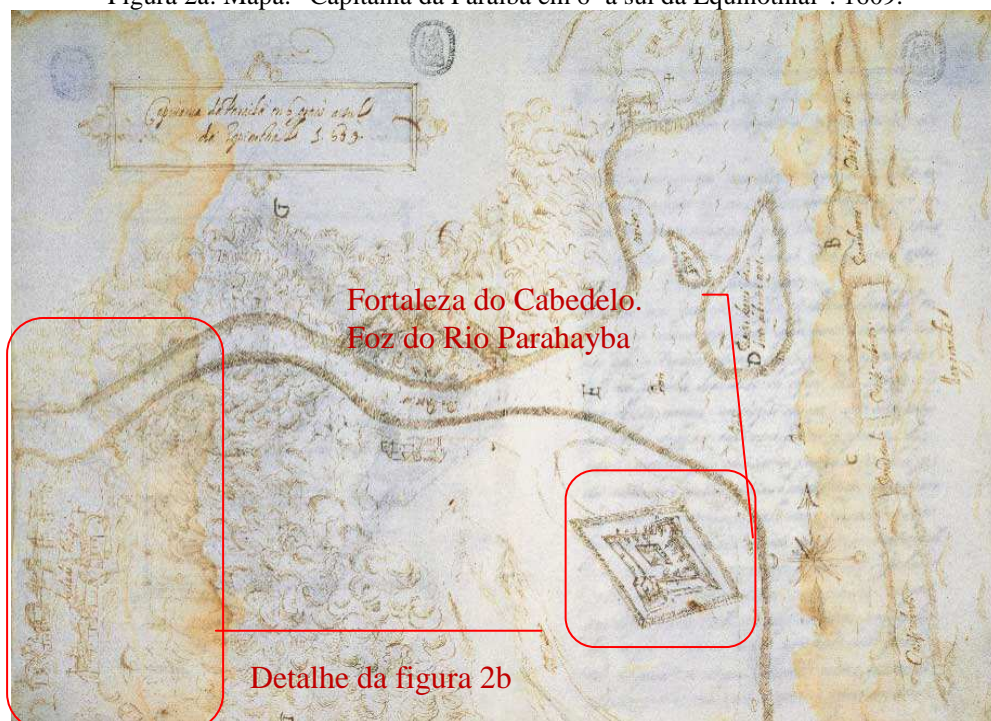
As descrições e os mapas, além de outras representações gráficas têm servido aos historiadores [e geógrafos] para, no caso específico da evolução urbana, se ter uma idéia do crescimento de uma cidade e da importância das partes mais antigas, suas ruas e edifícios de interesse histórico-artístico. Por outro lado, na maioria dos casos, os estudos do desenvolvimento urbano permitem também se instrumentar o técnico no sentido de poder avaliar, em termos de presente e futuro, o que poderá acontecer com a cidade. Naturalmente a definição de suas partes mais antigas poderá induzir maior respeito da própria edibilidade pelo núcleo histórico e também a consciência da população por aquilo que de significação tem ou se reveste na ação do preservar certos trechos da cidade, sempre alvo de modificações geradas pelo novo uso do solo e destinação dos edifícios. (MENEZES, 1985, folha 1).

O recorte temporal desta pesquisa abriga os cem últimos anos da cidade de João Pessoa. Desta forma se soma a outros trabalhos desenvolvidos com base na mesma área, pois não é a primeira pesquisa que se propõe a estudar as transformações que a paisagem do Porto do Capim sofreu ao longo da sua história. Vera Lúcia Araújo (2006), em sua dissertação apresentada ao

programa de Pós-Graduação em Geografia, pela UFPB, se propôs também analisar as transformações na paisagem do Porto do Capim, só que o seu recorte temporal se deu desde a gênese da cidade, com a chegada dos portugueses as terras tabajaras até o início do século XXI. A Figura 2, que foi extraída da pesquisa citada, trata-se de um dos primeiros mapas produzidos do novo território português, e a autora fala:

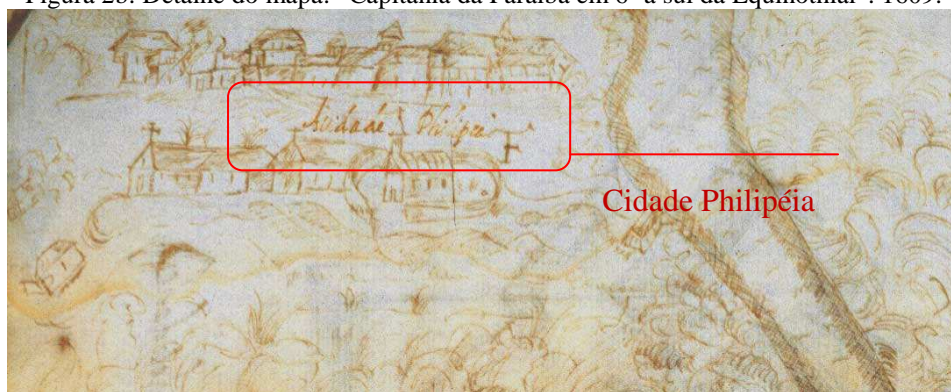
As imagens iconográficas inseridas neste texto foram produzidas pela iconografia portuguesa e holandesa, no século XVII. Os documentos iconográficos registram a bacia hidrográfica e os vales dos rios. As imagens a seguir, FIGURAS 1a e 1b [Figuras 16a e 16b], reproduzem mapas produzidos pela iconografia portuguesa, selecionados por se tratar de desenhos que representam a cidade com apenas 24 anos de fundação. Portanto, atendem bem ao propósito de resgatar a paisagem da cidade ainda em formação. O mapa intitulado “Capitania da Paraíba em 6° a sul da Equinothial 1609” consta na “Relação das Praças Fortes do Brasil 1609”, sendo considerado o mapa mais antigo que se conhece da Capitania da Paraíba. (ARAÚJO, 2006, p. 45) .

Figura 2a: Mapa: “Capitania da Paraíba em 6° a sul da Equinothial”. 1609.



Fonte: “Autor: Diogo de Campos Moreno”.. In ARAÚJO, 2006, p. 46

Figura 2b: Detalhe do mapa: “Capitania da Paraíba em 6° a sul da Equinothial”. 1609.



Fonte: "A Cidade Philipea" em 1609. In ARAÚJO, 2006, p. 46

Por se tratar de uma reprodução de um mapa muito antigo, com feição gráfica ingênua e comum (MENEZES, 1985, folha 1), as figuras descritas nessa seção, tiveram seus níveis de contraste e brilho alterados, para melhor visualizar os contornos de pintura do mapa. Segundo as descrições do mapa que Menezes se refere em seu livro, acredito que seja o mesmo identificado por Araújo (2006), por isso transcrevo a legenda apresentada por ele de um mapa datado de 1609:

O mapa traz legenda que transcrevemos dada a sua importância:

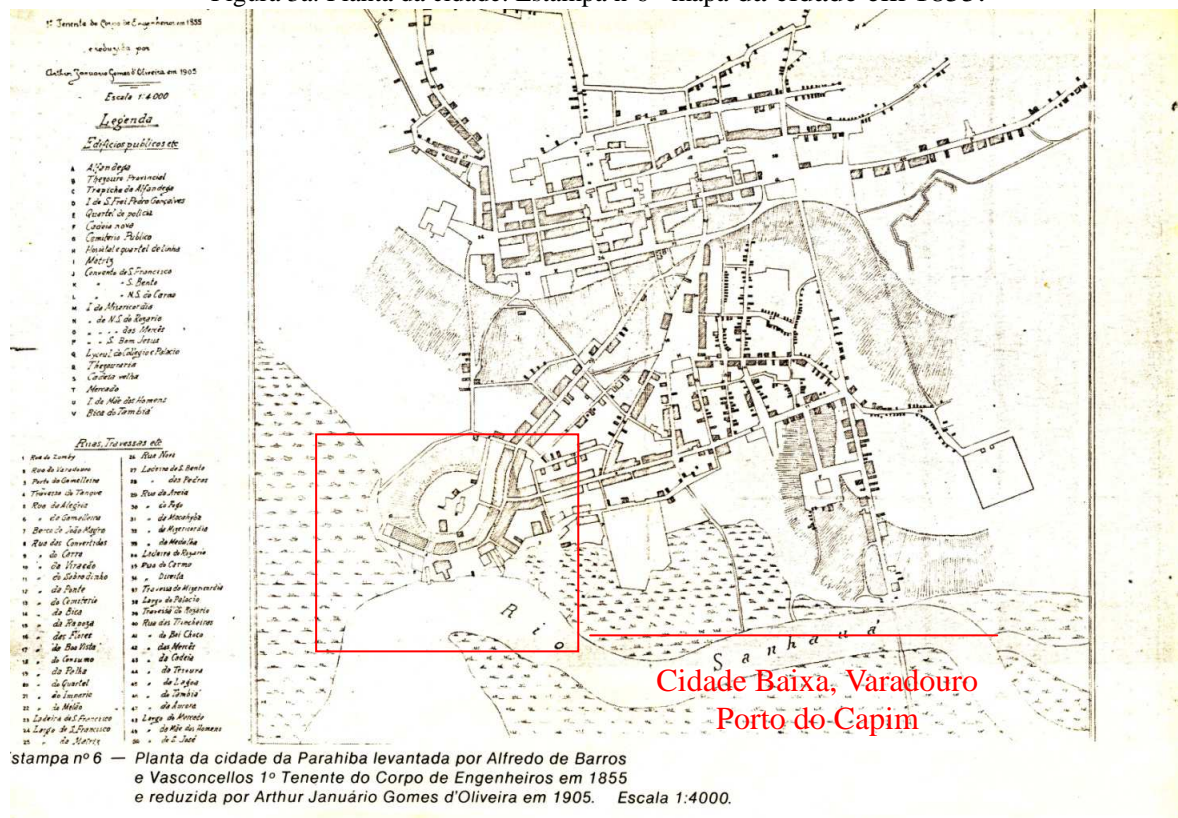
- a) Forte do Cabedelo sobre areia fundado de madeira e de taipa muito forte.
- b) Barra do norte por entre os recifes de vinte e cinco palmos d'água.
- c) Baixos de areia que de baixa-mar se descobrem.
- d) Rio Paraíba de quatro léguas até à cidade e mais três acima navegável e um quarto de légua d largo, há partes por onde vão navios grandes.
- e) Cidade quatro léguas da barra em um alto com notável fonte que sara a pedra.
- f) Tudo matos de grandes madeiras muito grosas, ao longo do rio e mui grossos mangues.

(MENEZES, 1985, folha 1).

Menezes apresenta ainda uma planta de 1855, feita pelo engenheiro Alfredo de Barros e Vasconcellos que foi reproduzida e reduzida pelo copista Arthur Januário Gomes de Oliveira no ano de 1905. Ele diz ainda:

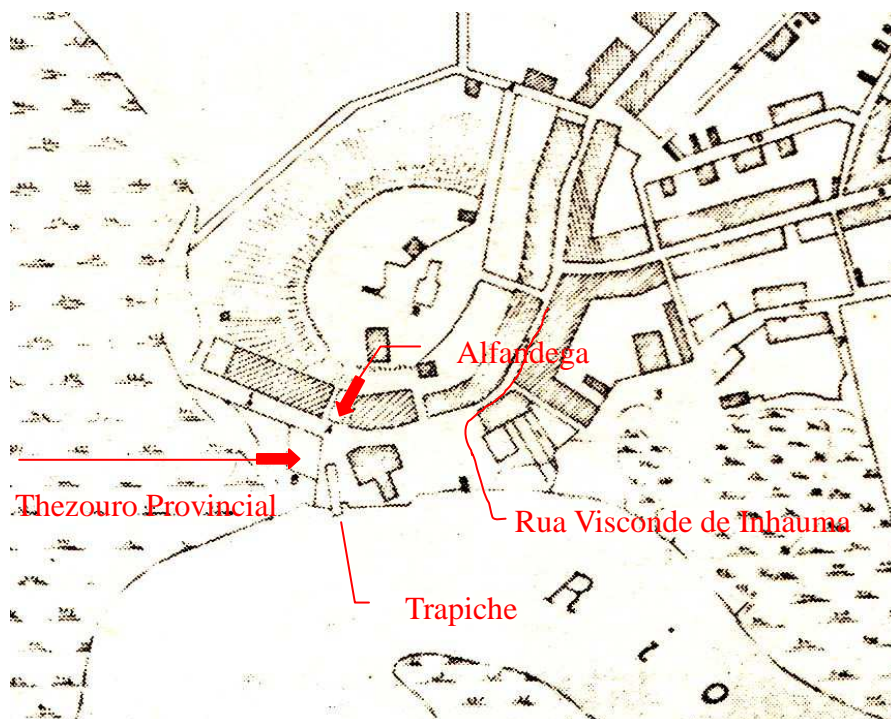
Não sabemos se o copista ampliou o espaço urbano atualizando-o. No entanto ela nos fornece bem uma visão da irregularidade da ocupação das fraldas da colina e das aberturas de ruas do tenente coronel Beaurepaire Rohan. É realmente lastimável o traçado das ruas da cidade baixa inclusive a tortuosidade de algumas e mesmo largura, se comparadas a da cidade alta. (MENEZES, 1985, folha 11).

Figura 3a: Planta da cidade: Estampa nº6 - mapa da cidade em 1855.



Fonte: Estampa nº 6 – Planta da cidade da Parahiba levantada por Alfredo de Barros e Vasconcellos 1º Tenente do Corpo de Engenheiro em 1855 e reduzida por Arthur Januário Gomes d'Oliveira em 1905. In Menezes, 1985, folha 11

Figura 3b: Detalhe da planta da cidade: Estampa nº6 - mapa da cidade em 1855.



Fonte: Estampa nº 6 – Planta da cidade da Parahiba levantada por Alfredo de Barros e Vasconcellos 1º Tenente do Corpo de Engenheiro em 1855 e reduzida por Arthur Januário Gomes d’Oliveira em 1905. In Menezes, 1985, folha 11

Com base na figura 3a é possível observar que na área do Porto do Capim haviam apenas os edifícios do Thezouro Provincial, a Alfândega, os galpões que serão apresentados melhor no subcapítulo 2.3 e a referência ao trapiche ao lado. Mostrando também exatamente a linearidade da parte em que os navios atracavam, apresentada na planta de 1932 (Figura 4).

1.2. O Método comparativo aplicado ao estudo da Paisagem.

Como analisar o material levantado? Foi uma das questões que surgiram no desenvolvimento desta pesquisa. A escolha do método comparativo surgiu como resposta a essa pergunta. Como analisar as imagens frente à atual configuração da paisagem do Porto do Capim? Quais elementos poderiam ser utilizados para identificar as principais mudanças? Nesse contexto o uso da comparação é a mais adequada por apresentar formas de análise entre similaridades e diferenças e a partir da identificação de tais aspectos. Analisar os motivos, os agentes ou atores responsáveis por essas transformações na paisagem numa tentativa de promover um *antes e depois*. Brandão em seu artigo *Velhas aplicações e novas possibilidades para o emprego do método comparativo nos estudos geográficos*, diz que “nos tempos contemporâneos, a busca por similaridades e diferenças entre os elementos de estudo que lhes caracterizam é extremamente comum em praticamente todos os campos do conhecimento” (BRANDÃO, 2012, p 168).

A comparação faz parte da ciência, da pesquisa, independente do caminho filosófico percorrido. Segundo o autor

Em outras palavras, o ato de comparar é uma etapa concreta da investigação, um dos caminhos possíveis para se chegar à inteligibilidade daquilo que se quer elucidar, sendo um apoio metodológico circunscrito a uma dada fundamentação filosófica. Esta última, como se sabe, pode ser de caráter indutivo, dedutivo, hipotético-dedutivo, fenomenológico ou dialético. Assim, através de um esforço de adequação às premissas dessas diferentes linhagens filosófico-científicas, a análise comparativa pode ser adotada como procedimento metodológico em qualquer das áreas de conhecimento. (BRANDÃO, 2012, p 170)

Desta forma buscou-se aqui identificar na paisagem do Porto elementos que se mantiveram inalterados estruturalmente para serem usados como referência espacial no momento de distinguir as similaridades e as diferenças com base na forma de análise apresentada por Brandão (2012).

No levantamento feito em arquivos do IHGP, Laboratório de Estudos Urbanos/CCEN/UFPB, internet, livros e pesquisas, foi possível a criação de um banco de dados, riquíssimo em detalhes, sobre o objeto de estudo (Porto do Capim), dentro da temporalidade estabelecida nos objetivos da pesquisa em tela.

Através do material levantado entre fotografias, plantas e mapas antigos, livros, textos e pesquisas sobre o porto do capim é possível vislumbrar, e constatar através do uso das fotografias, uma paisagem muito diferente da atualidade. O Varadouro e o rio tinham uma participação muito maior na vida e no cotidiano dos cidadãos. Hoje o Varadouro continua ligado ao comércio, à habitação e ao lazer, porém não há nenhum vestígio que ali existiu um Porto. Como aponta Scocuglia

O bairro do Varadouro, até a década de 1940, abrigava predominantemente usos ligados às atividades portuárias, ao comércio, à habitação e ao lazer. A construção de um novo porto, na cidade de Cabedelo, zona metropolitana de João Pessoa, bem como a urbanização do entorno do Parque Sólton de Lucena, abertura e pavimentação da Av. Epitácio Pessoa acelerou o processo de expansão urbana em direção as praias. Acarretou posteriormente, o abandono e a transferência gradual das atividades comerciais, institucionais e de moradia no sentido centro-praia. Iniciou-se um processo de estagnação dos bairros centrais e, em especial, do bairro do Varadouro onde permanecem alguns trechos ocupados por habitações de classe média e baixas, convivendo com espaços deteriorados, bares e casas de prostituição frequentados à noite por boêmios e intelectuais nesse mesmo período entre as décadas de 1940 e 1970, ocorreu a consolidação da comunidade Porto do Capim formada, em geral, por famílias de pescadores, situada nas vizinhanças do antigo atracadouro, então abandonado (SCOCUGLIA, 2010, p 81).

Foram escolhidas, como fonte histórica, sete imagens fotográficas (APÊNDICE A) que datam a partir de 1910, que apresentam uma visão panorâmica do objeto de estudo e a reprodução fotográfica de uma planta datada de 1932 (Figura 4).

Como primeiro exercício comparativo entre a planta de 1932 com uma imagem de satélite atual da área do Porto do Capim, extraída do Google Earth, podemos observar que algumas edificações se mantêm em pé até hoje. Subtraindo as semelhanças, identificamos as seguintes diferenças:

- a) O mangue cresceu e se reestruturou sobre a área que havia sido completamente descaracterizado.
- b) A margem direita do Rio Sanhauá diminuiu devido ao processo de aterro provocado pelo

poder público e por moradores da Comunidade do Porto do Capim.

- c) O prédio da estação ferroviária mudou de lugar
- d) Na área aterrada surgiram casas, provenientes dos moradores da comunidade.
- e) As linhas férreas perderam espaço para as vias asfaltadas ficando apenas a que liga a cidade de Cabedelo.

Figuras 4: Reprodução de parte da planta da Cidade de João Pessoa em 1932



Fonte: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico do Estado da Paraíba.

Figura 5: Imagem do Google Earth, reproduzindo o mesmo recorte da planta de 1932.



Fonte: Google Earth 7.1.2.2041

Para ajudar a elucidar as transformações na paisagem com base no uso do método comparativo apresentado por Brandão (2012), outros conceitos se somaram ao método, como

suporte teórico, com a finalidade de suprimir as lacunas deixadas apenas pela comparação das mudanças ocorridas no aspecto físico do espaço que as imagens puderam revelar. Foi preciso buscar por outros olhares e outras formas de entender os processos que a cidade sofreu durante o século XX, com a intensificação do modelo urbano, com as demandas cada vez mais crescentes de novidades e de produtos cada vez mais especializados.

Claval afirma que “reconhecer-se” e “orientar-se” no espaço são procedimentos indispensáveis a todos. Sobre o ato de um indivíduo se reconhecer no espaço, seja no campo ou na cidade, “as práticas cotidianas percorridas desde a infância é familiar em todos os seus aspectos e todos os seus meandros”. Usando a vida na cidade como exemplo, o autor, continua sua linha de raciocínio da seguinte forma:

Na cidade, a escola no meio do bosque, permitindo variar os caminhos, explorar e fazer descobertas, não tem os mesmos atrativos (da floresta). A rua é o lugar de todos os perigos. O espaço familiar limita-se a alguns itinerários bem balizados – os limites referenciais são fáceis ao longo das artérias comerciais. Em outros lugares, a sucessão de portões fechados não oferece, frequentemente, nada de atraente ao olhar. Uma fonte, uma estatua, um monumento que desponta numa sequência enfileirada servem de referências. A familiaridade continua essencialmente aquela do espaço horizontal percorrido.[...] O enraizamento ao mesmo tempo espacial e sociológico é mais difícil na cidade do que no campo. Ele realiza-se, entretanto, é o bairro onde se habita que é percebido como um nicho familiar, sobretudo se o tipo de arquitetura e de ocupação atribuiu-lhe uma certa especificidade sociológica. (CLAVAL, 1999, p. 190).

A partir desse diagnóstico apresentado por Claval, sobre a vida na cidade, os seguintes questionamentos surgiram. Então, será que na contemporaneidade, a população de João Pessoa reconhece o Rio Sanhauá com familiaridade? A comunidade do porto do capim se sente enraizada ao local de moradia? Atualmente existe um movimento político encabeçado pelas mulheres da comunidade que visam à permanência no local com base na tradição familiar arraigada ao ambiente em que vivem como a relação direta com o rio, o trem que configura uma separação marcada entre eles e a cidade, a representação da religiosidade que parte do trapiche público em direção ao uma ilha localizada na parte central do rio, entre outras. Já a população não mantém vínculos com o local justamente pelo fato da presença da comunidade lá, é comum escutar comentários que apontam *medo*, *insegurança* e indicativos que seriam muito melhor pra cidade se *eles* (a comunidade) saíssem de lá.

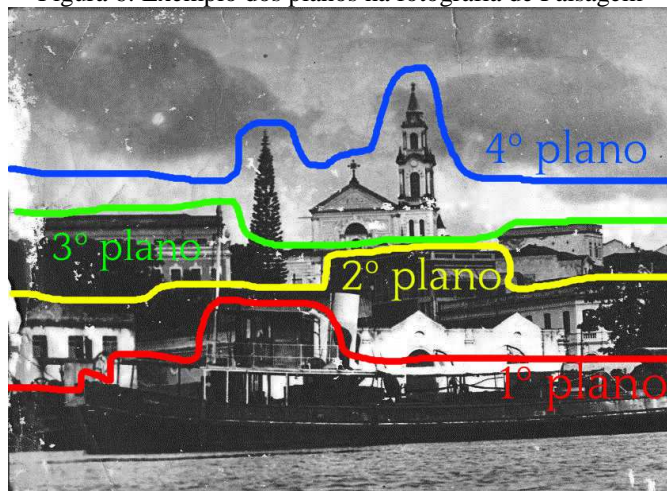
1.3. Apontamentos sobre a análise fotográfica

Antes de seguir para as análises, é bom ter em mente alguns detalhes sobre a produção fotográfica, ou seja, familiarizar-se com alguns termos, como por exemplo, *os planos*. No dicionário Priberam, o uso da palavra na fotografia significa “Modo como enquadrado o conteúdo

de uma fotografia”⁶. Sendo assim, tanto no cinema como na fotografia, os planos são divididos nas seguintes categorias: *plano geral*, *plano médio*, *primeiro plano* e *plano de detalhe*. Cabe ao fotógrafo determinar qual plano usar para melhor compreensão o seu assunto principal (objeto), porém em uma fotografia de paisagem conseguimos distinguir planos de acordo com a distância do ponto em que foram fotografados. Sobre o plano fotográfico, Ana Paula de Araújo diz:

O plano fotográfico é a organização dos elementos no enquadramento. De acordo com o conceito cinematográfico, os planos podem ser divididos em planos gerais, planos médios e primeiros planos. Esta divisão é baseada no distanciamento entre a câmera e o objeto fotografado. Em uma mesma fotografia, podemos ter elementos em diferentes planos, porém ela será classificada no plano em que está o seu assunto principal. O fotógrafo será o grande responsável para se utilizar destas diferenças e fazer imagens inovadoras. De uma maneira geral, quando há algum elemento na foto que não é o assunto principal, mas nos chama a atenção, dizemos que está em segundo plano. (Site INFOEscola, Arte - Fotografia).⁷

Figura 6: Exemplo dos planos na fotografia de Paisagem



Fonte: Fotografia utilizada como exemplo para análise dos planos em uma fotografia.⁸

Temos que ter claro também que os equipamentos utilizados na produção de tais imagens eram muito precários (atualmente, porque pra época eram os mais avançados). Então o fotógrafo tinha que ter bastante domínio das técnicas na hora de fotografar. E ao fotografar paisagens, o fotógrafo tinha que ter uma relação íntima com a luz natural (luz do sol) para conseguir dar volume, perspectiva e ter uma boa definição nos detalhes. Sobre a experiência ao fotografar naquela época Oliveira Jr. diz:

A luz na fotografia de paisagem tende a ser exclusivamente natural, sempre vinda no sentido de cima para baixo, especular ou difusa. No início da história da fotografia de paisagem, a iluminação era às vezes insuficiente para a exposição adequada do material sensível, já que as emulsões da época não só tinham pouca sensibilidade quantitativa como qualitativa à luz, isto é, não registravam determinados comprimentos de onda de luz. Em muitas paisagens fotográficas, criadas nesse período, a forma geradora da luz não era

⁶ 12. [Fotografia] Modo como é enquadrado o conteúdo de uma fotografia. "**planos**", in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <http://www.priberam.pt/DLPO/planos> [consultado em 29-07-2014].

⁷ Planos Fotográficos, Acessado em 31/07/2014 as 21:00. Disponível em < <http://www.infoescola.com/fotografia/planos-fotograficos/>>

⁸ Para este artigo foram utilizadas duas fotografias encontradas no blog [Centro Histórico de João Pessoa: Informações sobre o Centro Histórico de João Pessoa, Paraíba](http://centrohistoricojp.blogspot.com.br). Acessado em 27/06/2014 as 21:20h. Disponível em < <http://centrohistoricojp.blogspot.com.br>>

visível, havia um predomínio de tons escuros, e a ilusão de tridimensionalidade se via comprometida com planos achatados por uma iluminação extensamente difusa ou pela luz refletida vinda da cena. Devido à precariedade do material sensível, cabia aos fotógrafos pensar a estrutura da luz-ambiente e ter o mais apurado controle da sua existência sobre a imagem, como, por exemplo, a precisa escolha do ponto de vista, para aproveitar a reflexão máxima da iluminação. (OLIVEIRA JÚNIOR, 2007, p. 102).

A relação entre geografia e a fotografia é estreita, pois a imagem fotográfica permite ao geógrafo avaliar as mudanças na paisagem, a exemplo do que ocorreu na Praça Rui Barbosa em Apucena (Paraná), como apontou Oliveira em seu artigo *A fotografia como leitura da paisagem*. O autor ainda chama a atenção para o fato de que fotografias são recortes que fazemos do meio. “E esses recortes não são inocentes: impõem nossa vontade, nossa percepção e nossa concepção de mundo. As fotografias, portanto devem ser lidas com essa consciência.” (OLIVEIRA, 2008, p. 7). Semelhante a essa ideia Paz & Oliveira (2013) dizem que ao fotografar, “realizamos um recorte, damos atenção a um determinado detalhe, escolhemos o melhor ângulo, montamos um cenário e encenamos determinadas posturas corporais. Construímos uma narrativa que ao ser vista por outras pessoas, será reconstruída, reinventada.” (PAZ & OLIVEIRA, 2013, p. 36).

CAPÍTULO 2



CONSIDERAÇÕES CONCEITUAIS DA PESQUISA

Um ser humano, mulher ou homem, mora em uma casa e tem vizinhos que também moram em casas. Ele ou ela vai à calçada de sua casa, olha em volta e vê edifícios, outras casas, asfalto, um céu azul, algumas árvores, ver pessoas andando, carros circulando, etc. Ela ou ele, mora em um bairro (aglomerado de casas, comércios, ruas, escolas, etc). A um conjunto de bairros dá-se o nome de município que somados a outros municípios chama-se Estado. Os Estados são divididos em regiões, essa divisão serve para melhor entendermos o país. Vários países juntos formam um continente, uma grande porção de terra cercada por água. Os continentes e a água, ou seja, os oceanos fazem parte do que chamamos de planeta terra. Podemos continuar essa trajetória de pertencimentos até onde o conhecimento humano nos permitir ir, porém ao mesmo tempo isso mostra quão ínfimo é um ser humano nessa imensidão de espaço.

A ciência geográfica há muito vem se questionando sobre qual é o seu principal objeto de estudo. Todas as correntes da geografia se dispuseram a tentar responder epistemologicamente a esse questionamento. O que temos de forma clara sobre todas as correntes é que em primeiro lugar lidamos com a vida do homem no planeta terra. Segundo, a ciência humana evoluiu muito nas últimas décadas. Teóricos e estudiosos tentaram, por via da análise, acompanhar esse desenvolvimento através de seus escritos. Para usar a palavra *lugar* o pesquisador precisa transmitir qual o seu entendimento teórico a cerca do conceito lugar. Pois assim como *paisagem*, *espaço*, *território* e *região*, o *lugar* é um dos conceitos-chave da ciência geográfica (CORRÊA, 2000).

Ao abordar a problemática epistemológica dos conceitos-chave da geografia Corrêa (2000) fez uma abordagem dos conceitos utilizados nas correntes do pensamento geográfico, na Geografia Tradicional, Teorético-quantitativa, passando pela geografia Crítica até a Geografia Humanística Cultural. Em todas as correntes o *espaço* esteve presente ora em primeiro plano ora omitido, em segundo plano. Os outros conceitos, por exemplo, ganhavam destaque de acordo com a corrente do pensamento geográfico, por exemplo, na tradicional o conceito de paisagem foi fortalecido, na teorético-quantitativa o de região, na geografia humanística cultural o conceito de lugar ganha o significado de afetividade. Mas é certo que todos os conceitos-chave estiveram presentes no decorrer do desenvolvimento da ciência geográfica.

Ainda segundo Corrêa (2000) a geografia crítica, a partir de Henri Lefévre, adota o conceito de espaço. O autor analisa assim a contribuição do Lefebvre:

O espaço entendido como espaço social, vivido, em estreita correlação com a prática social não deve ser visto como espaço absoluto, “vazio e puro, lugar por excelência dos números e das proporções” (LEFÉVRE, 1976, p. 29), nem como um produto da sociedade, “ponto de reunião dos objetos produzidos, o conjunto das coisas que ocupam e de seus subconjuntos, efetuado, objetivado, portanto *funcional*” (LEFÉVRE, 1976, p. 30). O espaço não é nem o ponto de partida (espaço absoluto), nem o ponto de chegada (espaço como produto social). O espaço Também não é um instrumento político, um campo de ações de um indivíduo ou grupo, ligado ao processo de reprodução da força de trabalho através do consumo. Segundo

Lefébvre, o espaço é mais do que isto. Engloba esta concepção e a ultrapassa. O espaço é o *locus* da reprodução das relações sociais de produção. (LEFÉBVRE, 1976 apud CORRÊA, 2000, p 25).

Continuando a análise, o autor ainda diz que a maior contribuição teórica da geografia crítica sobre a reformulação do conceito de espaço se deu também na formulação do conceito de *formação sócio-espacial*, diz ele:

O mérito do conceito de formação sócio-espacial ou simplesmente formação espacial, reside no fato de se explicar teoricamente que uma sociedade só se torna concreta através de seu espaço, do espaço que ela produz e, por outro lado, o espaço só é inteligível através da sociedade. Não há assim, porque falar em sociedade e espaço como se fossem coisas separadas que nós reuniríamos *a posteriori*, mas sim de formação sócio-espacial. Nessa linha de raciocínio admitimos que a formação sócio-espacial possa ser considerada uma meta-conceito, um paradigma, contém e está contido nos conceitos-chave, de natureza operativa, de paisagem, região, espaço (organização espacial), lugar e território. (CORRÊA, 2000, p. 26).

Pensemos assim, o planeta Terra seria o teatro (espaço), as diferentes localidades seriam os cenários (paisagem), os enredos seriam as diversas histórias do homem sobre a terra, os seres humanos se dividiriam em atores, espectadores, diretores, roteiristas. Os gêneros seriam as fronteiras (território), o palco podemos chamar de lugar e o alcance que uma peça pode ter perante o público poderíamos chamar de região. Ou podemos entender como aponta Claval (1999) ao dizer que a institucionalização social do espaço leva a traçar limites. “Limites que separariam o selvagem, o natural, o humanizado e o habitado, a floresta e a charneca, o campo e a cidade, o sagrado e o profano” (CLAVAL, 1999, p. 211). Sobre os perigos do uso da simbologia do teatro ao tratar os conceitos da ciência geográfica, com relação aos estudos da geografia cultural, Gomes (2008) em seu artigo, *Cenários para a geografia: sobre a espacialidade das imagens e suas significações*, alerta para o uso de tais termos pois hoje a quantidade de informações visuais geradas por uma imagem mostram como ela pode ser produtora e produto dinâmicos da cultura.

Desse ponto de vista, uma nova geografia cultural deve abrigar com muita atenção esse tema [o trato conceitual a partir da simbologia do teatro]. Inicialmente, havíamos pensado que a palavra encenação poderia corresponder aos nossos propósitos e anseios metodológicos, uma vez que ela sugere fortemente a ideia de que ações são “postas em cena”, ou seja, vistas e assistidas sobre um determinado local que se transforma, assim, em uma cena. Hesitamos, no entanto, em utilizá-la de um lado, pelo forte peso que existe em compreender comumente encenação como uma falsificação (“ilusão”) e, de outro, pelo fato de o peso maior dessa palavra recair sobre o ato, a ação. A palavra cenário pareceu-nos dessa forma, equilibrar bastante as duas noções que queremos colocar em relação: o lugar e a ação.[...] (GOMES, 2008, p. 207-208).

Desde 1970, com a revolução crítica da geografia, há tentativas de entender as transformações do mundo contemporâneo, e a geografia começa a “estreitar laços teóricos com outras ciências” a fim de responder questionamentos levantados sobre vários temas. (RUA, OLIVEIRA & FERREIRA, 2007).

Para uma melhor compreensão do caminho teórico percorrido por essa pesquisa, se optou por dividir este capítulo em três partes: 2.1 Fotografia: chave principal da pesquisa sobre Paisagem;

2.2 A Paisagem Como categoria de análise do espaço geográfico; e 2.3 Antes e depois: aplicando o método comparativo na fotografia. Além do entendimento acerca do conceito de espaço geográfico e paisagem, foi feita uma pesquisa do referencial teórico sobre o uso da fotografia, e feita uma abordagem do método comparativo. Os conceitos foram expostos a partir de pontos de vistas de autores de diversas áreas das ciências humanas. Como a proposta metodológica desta pesquisa é utilizar a *imagem* como ferramenta analítica da paisagem, foi preciso ir *beber em outras fontes* para preencher as lacunas deixadas por questionamentos levantados a partir uso do conceito de paisagem. Utilizar outros pontos de vista foi fundamental para o entendimento e elucidação do objeto de estudo da pesquisa em tela, com relação às transformações na forma, no uso, na função, no tempo e no envolvimento do Porto do Capim com a cidade de João Pessoa.

2.1. Fotografia: chave principal da pesquisa sobre Paisagem.

“A fotografia é capaz de apreender o passado e o presente com extrema precisão” (MAGALHÃES & PEREGRINO, 2004), deixando assim o registro de um acontecimento real. O lugar fotografado, as pessoas e a paisagem de fato existiram. Silva (2000/2001) em seu artigo *Fotografia e Paisagem Urbana*, diz que as críticas a este tipo de estudo se dão “pela incapacidade da informação baseada na leitura visual explicar a realidade, já que as forças que operam na formação e transformação daquela imagem não estão explicitadas na leitura visual.”

A fotografia pode ser também restritiva e servir apenas aos interesses de uma determinada parcela da sociedade. Porém, podemos lançar um olhar crítico sobre elas e extrair os signos que a compõem e assim analisá-las através dos planos, observar todos os elementos que foram registrados pela lente do fotógrafo e fazer uma leitura que vai além do papel e da imagem ali congelada.

O olhar no sentido da percepção também merece destaque, pois assim como a cidade, a forma como olhamos passa por mudanças e se constrói a partir de experiências e acúmulo cultural. Hoje a forma como uma pessoa olha para uma fotografia do início do século XX é completamente diferente do olhar para o mesmo artefato fotografado com os olhos contemporâneos. O mundo é outro, as pessoas são outras e até mesmo o uso e a função do artefato mudam com o passar do tempo. Como exemplo dessa afirmação, Cardoso (2013), ao contestar sobre a imobilidade dos artefatos, usa os Arcos da Lapa como estudo de caso; e Melo (2008) em seu texto *O Rio dos símbolos oficiais e vernaculares*, confirma as mudanças na função e no uso nos referidos arcos, apontadas por Cardoso (2008, p. 47).

De acordo com o autor o “olhar é uma construção social e cultural, circunscrita pela especificidade histórica do seu contexto” (CARDOSO, 2013, p 37). Cauquelin (2007) em seu livro *A invenção da paisagem*, trás a tona essa mudança na forma de ver e de sentir a paisagem. Ao questionar se as artes visuais, sonoras e táteis se transformaram, ao mesmo tempo, em suas

manifestações visíveis e, simultaneamente, em sua constituição como arte, ela responde:

Pinturas, esculturas, fotografia, vídeo e trilhas sonoras compõem paisagens mestiças, híbridas, nas quais o espectador se sente imerso. Imagens e sons digitais nos filmes e videogames, em consoles ou em *play stations*, os CD-ROM com filmadoras ou *webcams*, a educação da visão e da audição, da compreensão das coisas e dos vínculos que elas mantêm entre si, tudo isso é atualmente bem diferente do que era típico das gerações anteriores. (CAUQUELIN, 2007, p. 15).

É importante também destacar que o ponto de vista faz toda diferença em relação à forma como olhamos algo, seja ela a paisagem natural, cultural ou artefatos ou o ângulo que capturamos uma imagem. Artefato é tudo aquilo que foi produzido pelo homem (CARDOSO, 2013 p 47). Uma fotografia pode ser pensada com o intuito de mascarar, iludir, vender, exemplificar, apresentar, mostrar paisagens, realidades, artefatos que estão distantes de nós, configurando assim uma junção entre o que vemos e o que nos querem mostrar. Ela não está separada do discurso. Assim como a escrita, ela é uma linguagem que transmite informações agregando diversas possibilidades de interpretação que são geradas pela nossa percepção, pelo nosso olhar. Nesse sentido Maurense & Tittini (2007) apontam que

Assim como no texto verbal, entendemos que o processo de fotografar produz reflexões, que se colocarão inscritas no papel fotográfico. [...] Por hora, podemos afirmar que a fotografia pode falar por si mesma. A busca de reconhecimento da fotografia como estratégia importante de produção de conhecimento e de sua legitimidade na produção acadêmica está motivada pelo desejo de buscar outras visibilidades que possam evidenciar jogos de poder e processos de subjetivação. (MAURENSE & TITTONI, 2007, p.37).

A importância deste tipo de estudo se faz presente na reconstrução do imaginário da cidade. Cardoso (2013) ao abordar o processo de crescimento das cidades e o processo de urbanização, observa que numa cultura formada historicamente a partir da chegada à terra pelo mar, o olhar para a paisagem tende a se dirigir nesse mesmo sentido: do litoral para o interior. Ao contrário da lógica de outras cidades históricas do nordeste brasileiro, no Porto do Capim e na cidade de João Pessoa o processo aconteceu de forma inversa. Assim, o olhar para a paisagem tende a ser do interior para o litoral.

Ou seja, trás a tona memórias e paisagens que estavam esquecidas e que tinham ficado pra trás na linha do tempo do desenvolvimento da cidade. Sobre as memórias públicas Melo (2008) também abordou esse tema sobre o Rio de Janeiro, ele fala sobre os símbolos da cidade e como esses símbolos têm peso no imaginário público, ou seja,

Isso significa dizer que os símbolos ganham expressão no âmbito do poder público e na esfera popular. [...] A memória pública, por sua vez, impregnada pela ideologia oficial, envolve-se em meio a emoção, aderência e posse, assimilando e comungando com símbolos impostos. Mas as determinações oficiais e do capital não restringem nossas experiências no espaço e no lugar. (MELO, 2008, p.173).

No que diz respeito às transformações de espaços urbanos Silva (2000/2001) observa que essas transformações sempre serviram de vitrine para a imposição de novas ideologias, e por isso são amplamente fotografadas. Essas “vitrines” geram um enorme banco de registros visuais sobre as

cidades brasileiras, a partir do fim do século XIX, com a implantação de mudanças nos cenários urbanos brasileiros inspirados no modelo francês de urbanização. A autora ainda indica que no caso de uma relação direta entre o pesquisador e a fotografia, a origem da foto seja ela ideológica, afetiva ou artística, pouco importa, pois caberá ao pesquisador contextualizá-la conforme a sua própria orientação.

2.2. A Paisagem como categoria de análise do espaço geográfico.

Paisagem, um termo polissêmico, que de acordo com a corrente do pensamento geográfico pode ser utilizado de forma diferenciada. Na escola aprendemos que paisagem é tudo aquilo que nossa visão alcança, ou seja, tudo aquilo que podemos ver a partir do nosso sentido *visão*. Aprendemos também que ela é formada por “diferentes elementos que podem ser de domínio natural, humano, social, cultural ou econômico e que se articulam um com os outros”⁹. Que se divide em duas categorias: a *paisagem natural* (aquelas em que não tem a presença de nenhum elemento do homem) e a *paisagem humanizada ou transformada* (aquela qual os elementos contidos nela mostram a ação ou a presença do homem sobre a natureza).

É muito comum em registros de viagens, passeios, entre outros, fotografarmos a paisagem ao qual nos deparamos, seja ela uma praia ou uma antiga cidade. A paisagem vem sendo retratada desde a época paleolítica, do homem nas cavernas, ao pintar cenas do cotidiano utilizando carvão, terra e até sangue na composição da tinta para realizar a pintura. Hoje temos a facilidade nas mãos, as novas tecnologias e os novos smartphones nos dão uma gama de funcionalidade ao toque dos dedos, ao mesmo tempo em que os registros são salvos na nuvem¹⁰ e compartilhado em tempo real.

Se não fosse pelos registros fotográficos da cidade de João pessoa, seria impossível ter certeza de alguns elementos que diz respeito às formas da cidade. Poderíamos imaginar a partir de pinturas, relatos, documentos, memórias pessoais, porém não teríamos como saber de fato como era a paisagem da época, teríamos apenas uma referência de como poderia ter sido. Como citado acima à fotografia congela situações reais em um negativo, ou nos dias atuais, nas telas de um computador. Mesmo que o ângulo, o ponto de vista e a intenção tenham sido elaborados com distintos fins, aquela paisagem é real, assim como as pessoas nela retratada. Então qual o entendimento desta pesquisa sobre o conceito de paisagem?

O conceito de paisagem surge “por volta do século XV, autores confiáveis situam seu nascimento por volta de 1415” (CAUQUELIN, 2007, p. 35). Tuan (1974) atribui esse surgimento, a substituição do pensamento medieval do cosmo vertical uma vez que:

A dimensão vertical vinha sendo substituída pela horizontal; o cosmo estava perdendo o

⁹ Site do Brasil Escola sobre o conceito de Paisagem <http://www.brasilecola.com/geografia/definicao-de-paisagem.htm>

¹⁰ Termo utilizado para programas de armazenamento de conteúdo na internet, substituindo assim o uso de cd's, pendrives, HD externos, etc.

seu lugar para um segmento plano, estático, da natureza, denominado paisagem. Aqui, “vertical” significa algo mais do que uma dimensão no espaço. Esta carregada de significado. Representa transcendência e tem afinidade com uma noção especial de tempo (TUAN, 1974, p. 148).

A palavra paisagem é usada por muitos e possui muitos significados, por isso mesmo é conhecida como palavra polissêmica. Leo Name, em *O conceito de paisagem na geografia e sua relação com o conceito de cultura*, aponta que a etimologia da palavra paisagem revela outros fatores a serem considerados:

Segundo Holzer (*op. cit.*), *landschaft* é de origem alemã, medieval, e se refere a uma associação entre o sítio e seus habitantes, ou seja, morfológica e cultural. Provavelmente tem origem em *landschaffen*, que é “criar a terra, produzir a terra”. *Landschaft* originou o *landschap* holandês, que, por sua vez, originou o *landscape* em inglês. O termo holandês, apesar de seu significado ser igual ao correlato alemão, se associou às pinturas de paisagens realistas do início do século XVII, relacionando-se então às novas técnicas de representação renascentistas. Já o termo em inglês, originado do holandês, comumente é definido como *view of the land* ou *representation of the land* (HOPKINS, 1994). Já *paysage*, em francês, tem seu significado atrelado às técnicas renascentistas, mas sua origem vem do radical medieval *pays*, que significa ao mesmo tempo “habitante” e “território”. Portanto, os significados da palavra “paisagem”, também ambíguos, revelam que ela não é apenas a condição estática de um espaço observado por um sujeito – individual ou coletivo, que tem seus valores e crenças –, como apontava Meinig. É também a produção do espaço e a representação do espaço por estes mesmos sujeitos, o que insere uma perspectiva dinâmica e diacrônica em sua conceituação e significados. (NAME, 2010, p. 164).

O autor cita ainda a ideia de Caul Ortwin Sauer sobre o conceito de paisagem. Para Sauer a paisagem “é composta por uma área distinta de formas, ao mesmo tempo físicas e culturais”. Ele afirma que a paisagem

[não] é simplesmente uma cena real vista por um observador. A paisagem geográfica é uma generalização derivada da observação de cenas individuais. [...] O geógrafo pode descrever a paisagem individual como um tipo ou provavelmente uma variante de um tipo, mas ele tem sempre em mente o genérico e procede por comparação (*ibid.*, p. 24). (SAUER, 1998 [1925] apud NAME, 2010, p. 167).

Desta forma, a escolha da categoria de análise paisagem juntamente com a dinâmica dos tempos, promove o debate sobre a espacialidade temporal do objeto estudado. Que no caso da pesquisa em tela é a transformação na paisagem no Porto do Capim nos últimos cem anos. E qual a melhor forma de visualizar tais transformações? É com a tentativa de responder esse questionamento que a fotografia é utilizada como principal fonte de reconhecimento das rugosidades *in loco*.

Então, como entendimento geral, paisagem é uma associação de elementos e signos que contam a história do homem no espaço, certo? Seria capaz das marcas deixadas pela ação humana na paisagem ser possível recriar ou compreender as ideologias que marcaram cada fase em determinados momentos da história, ou recriar os estágios de tempo nas sociedades? Esses questionamentos se fizeram presentes em todos os estágios dessa pesquisa.

O mangue é o principal elemento, no campo das diferenças, que podemos identificar através de uma breve visualização das fotografias antigas e atuais do Porto do Capim e seu entorno (Figuras

7 e 8). O ecossistema que há na área é o Manguezal, que durante o período áureo de atuação do porto, foi completamente descaracterizado na porção da margem direita do Rio Sanhauá, braço do Rio Paraíba, que forma o complexo do estuário do mesmo nome.

Com relação aos conceitos de mangue e manguezal Cabral (2003) sintetiza que:

As terminologias *mangue* e *manguezal* são reveladas em estudos de literatura especializada e auxiliada pelos dicionários. Dá-se o sentido das palavras mangue ao conjunto da vegetação capaz de suportar a presença de sal no ambiente, que cresce sobre terreno junto à costa e sempre sujeito as inundações das marés. E manguezal tem o significado de ecossistema litorâneo e tropical onde predominam os mangues, formador de uma associação singular de espécies de animais e plantas que vivem na *faixa entremarés* das costas: estuário, delta, lagoas e lagunas. (CABRAL, 2003, p. 21).

A partir de todas as leituras sobre a cidade de João Pessoa, ficou claro que há distinções sobre cidade “alta” e “baixa”, essa distinção foi abordada no artigo *A Cidade alta e a cidade baixa: duas unidades de uma mesma cidade, João Pessoa-PB*, os autores dizem que

Como a maioria das cidades de colonização portuguesa, por muito tempo a cidade restringiu-se às suas duas unidades originais: Cidade Alta e Cidade Baixa, esta última também conhecida como Varadouro. Essa compartimentação deve-se à sua topografia: Planície Fluvial (margem do Rio Sanhauá) e Baixo Planalto Costeiro (tabuleiro). Às margens do Rio Sanhauá, inicialmente, construiu-se o porto, o armazém para mercadorias e, posteriormente, a alfândega. No alto da colina ou tabuleiro foram elevadas as primeiras edificações – edifícios religiosos, administrativos e as principais residências. Esta compartimentação natural, conseqüentemente, acabou por dividir também as funções sociais de cada uma dessas partes. (VIANNA; et al, 2005).

O que as Figuras 7 e 8 nos revelam? As duas mostram o mesmo recorte da paisagem, elas mostram elementos físicos idênticos como à torre da Igreja de São Frei Pedro Gonçalves (ISFPG), galpões, casarios e ruas que mantiveram-se sem muitas transformações porém o elemento mangue não existia na figura 7 e na figura 8 ele se mostra misturado aos telhados das casas da comunidade do porto do capim. Ou seja, ele cresceu juntamente com a comunidade. Rua, Oliveira & Ferreira, na introdução do livro *Paisagem, espaço e sustentabilidades: uma perspectiva multidimensional da geografia*, apresentam a importância da contribuição da História Ambiental, aos estudos sobre paisagem e meio ambiente, segundo eles

[...] a História Ambiental apoia-se em dois pilares constitutivos da paisagem: a cultura e o território. [...] Nesse sentido, a reconstrução da história da atividade humana sobre os ecossistemas pode realizar-se em diferentes escalas espaciais e temporais. [Considera-se aqui, que manguezal é parte do espaço geográfico, sendo percebido como território]¹¹. [...] Com o passar do tempo, esses territórios se sobrepõem, formando uma realidade única, prenhe de efeitos sinérgicos. [...] Em função dos usos anteriores, acredita-se que grande parte da paisagem seja constituída pelos efeitos cumulativos das atividades humanas sobre a composição, estrutura e funcionalidade dos ecossistemas. (RUA, OLIVEIRA & FERREIRA, 2003, p. 19)

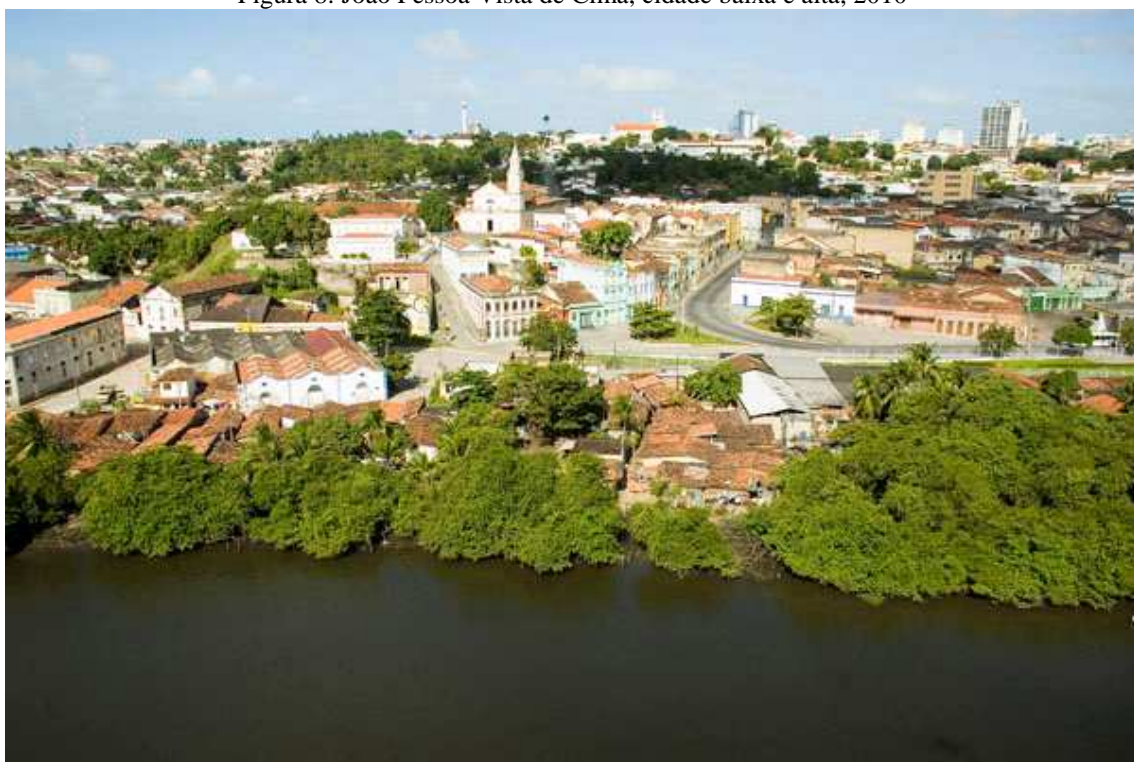
¹¹ Observação da pesquisa

Figura 7: Vista do rio para a cidade baixa, ano não identificado¹².



Fonte: Fotografia extraída da Página do movimento “Porto do Capim em ação” no Facebook¹³

Figura 8: João Pessoa Vista de Cima, cidade baixa e alta, 2010



Fonte: Portfólio de Felipe Gesteira, álbum “João Pessoa vista de cima”¹⁴.

“A natureza é continente e conteúdo do homem, incluído os objetos, as ações, as crenças, os desejos, a realidade esmagadora e as perspectivas” (SANTOS, 1994, apud RUA, OLIVEIRA &

¹² Essa fotografia foi achada em duas fontes distintas e nenhuma delas faziam referência ao seu autor nem ao ano, porém com o auxílio de outros registros fotográficos (Figura 9), foi possível a identificação de algumas semelhanças que datam aproximadamente da década de 1920/30.

¹³ Fotos da linha do tempo. Acessado em 25/07/2008 < <https://www.facebook.com/PortoDoCapim?fref=ts>>

¹⁴ Acesso em: 15 de julho de 2014. Disponível em: <<http://felipegesteira.com/blog/joao-pessoa-vista-de-cima/>>

FERREIRA, 2003, p. 14). A história humana da natureza, ou seja, a natureza antropizada, tem efeitos continuados e cumulativos, graças ao modelo de vida adotado. E por fim, os autores atestam que a paisagem geográfica

Apresenta um papel fundamental na compreensão do espaço, constituindo uma *marca*, uma (Geo)grafia, que o homem imprime na superfície da terra em seus locais de vivência e em suas práticas espaciais, e essa marca reflete a natureza da sociedade que realiza a grafia em seus aspectos históricos, políticos, econômicos e sociais.. Ao mesmo tempo, as marcas constituem matrizes, isto é, condições para a existência e a ação humanas. (RUA, OLIVEIRA & FERREIRA, 2003, p. 13).

Sendo assim, entender a paisagem como algo dinâmico que é fruto de tempos econômicos distintos, resultado de relações sociais no espaço, de cotidianos e de dinâmicas comerciais e sociais, é entender como a paisagem do Porto do Capim se transformou nesses últimos cem anos. E através das imagens fica claro tais transformações, uma vez que a fotografia do início do século XX quis registrar acontecimentos “modernos” e apresentar o desenvolvimento frente a outras cidades brasileiras. Ao mesmo tempo em que há uma série de elementos que interagem na paisagem assim como há agentes/atores que deixam suas marcas na configuração física do espaço.

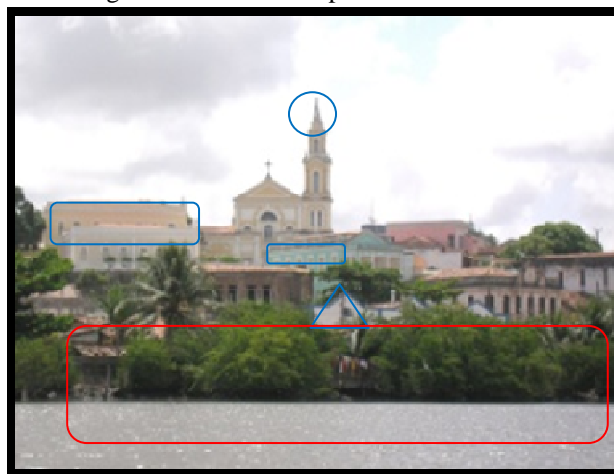
2.3. Antes e depois: aplicando o método comparativo na fotografia.

As seguintes fotografias (Figuras 9 e 10) exemplificam exatamente como seu uso pode facilitar na visualização das transformações dos cenários urbanos brasileiros. Que no caso se aplica ao bairro do Varadouro - João Pessoa, no local onde abrigava o porto da cidade. Aplicando a comparação entre similaridades e diferenças, temos:

Figura 9: Porto do Capim em 1928



Figura 10: Porto do Capim em 2008



Fonte: Vista do Rio Sanhauá, nelas é possível identificar a ISFPG no último plano (fonte citada na Figura 12).

1. As semelhanças (marcação azul) são: a) em último plano a ISFPG no alto da colina; b) ainda no alto, do lado esquerdo da igreja, vemos a lateral do prédio que hoje abriga o vice consulado da Espanha e Antigo Hotel Globo; c) na mesma linha da igreja, um

pouco mais abaixo um edifício que mantém as mesmas feições atualmente, na Figura 14 ele aparece na cor verde claro; d) ali existe uma ladeira que liga as duas partes (cidade alta e baixa), a ladeira de São Frei Pedro Gonçalves e; e) os galpões onde na Figura 13 é possível observar com mais facilidade a sua fachada na cor branca e na Figura 14 vemos apenas a parte superior da fachada branca com as bordas azuis.

2. No que diz respeito às diferenças (marcação vermelha), é bastante claro ao observarmos o primeiro plano das duas fotografias: a) na Figura 13 tem uma barcaça atracada muito próxima ao galpão já citado; b) na figura 14 percebemos logo a densa vegetação do mangue; c) no meio do mangue, vemos algumas paredes e telhados pertencentes à comunidade do porto do capim; d) e o galpão está mais afastado da linha da margem. Os demais planos se mantiveram sem muitas mudanças. Mudando apenas características como a cor de parede, cobertura vegetal paisagística, entre outras, por isso não precisam ser destacados.

Essa breve comparação aliada às narrativas encontradas que relatam a vida no início do século XX, juntamente com a leitura bibliográfica específica sobre o tema, ajudaram a elucidar questões de ordem metodológica e de abordagem na tentativa de recriar o ambiente do Porto do Capim nesses últimos cem anos. Entender a conjuntura do momento em que a fotografia (Figura 9) foi criada, quais objetivos estavam por trás da lente do fotógrafo, quais processos levaram ao surgimento de uma comunidade onde antes só existia lama, são os desafios desta pesquisa, ao mesmo tempo em que lança para frente para um possível estudo mais detalhado.

Na sociedade contemporânea é comum observar a introdução de modelos bem sucedidos recriados em outros locais. Dessa forma o Porto do Capim é visto pelo poder local como mais um local de investimento possível de transformação com objetivo de atender as novas lógicas de mercado. E não é simplesmente usar um modelo de revitalização bem sucedido sem levar em consideração as especificidades do Porto do Capim que vão garantir o sucesso da aplicabilidade dos projetos de revitalização/requalificação. Sobre esse tema Brandão (2012) diz que

Nos dias atuais [...] a comparação se impõe como uma substancial contribuição para aqueles que buscam compreender as formas de articulação, nos diferentes espaços alcançados pelo Capitalismo, dos agentes hegemônicos da economia e, por outra parte, das respostas que estes recebem das populações que vivem nos lugares onde as corporações atribuem valor.

Neste sentido, os estudos geográficos comparados servem, sobretudo, à tentativa de elucidar aspectos relativos à dialética das experiências induzidas ou diretamente capitaneadas por esses agentes hegemônicos em suas tentativas de promover a homogeneização dentro de heterogeneidades espaciais, bem como à análise dos posicionamentos opostos, resultantes, por sua vez, da ação de agentes locais. (BRANDÃO, 2012, p 181)

Ou seja, o valor histórico do Porto do Capim configura um bom cenário de investimentos para o capital, mas é preciso levar em consideração todos os agentes/atores envolvidos e não apenas

CAPÍTULO 3



AS IMAGENS E A PAISAGEM DO PORTO DO CAPIM

Quem passa hoje ao lado da Estação Ferroviária, Companhia Brasileira Trens Urbanos (CBTU) em João Pessoa (Figura 11), vê no lado leste, velhas edificações, algumas em grande estado de degradação/deterioração, alguns prédios restaurados, outros com as fachadas completamente desconfiguradas/descaracterizadas, muitas oficinas de automóveis, um posto de gasolina, a velha estação elevatória de esgoto; e no lado oeste, vê-se a grade que protege os trilhos do trem, o casarão amarelo de embarque/desembarque de passageiros, alguns galpões que hoje estão na cor amarela que se encontram fechados com aparência de abandono, uma densa vegetação que sobressai aos fundos da estação, algumas casas típicas de aglomerados subnormais. O Rio sumiu da vista do resto da cidade baixa, sendo possível apenas enxergar um trecho do Rio Sanhauá, a partir da Rua João Suassuna (antiga Visconde de Inhaúma – Figura 12), pois quando ela se torna Av. Sanhauá (Figura 11) já não é mais possível ver nem um pedaço dele, e quando se está no largo da ISFPG (Apêndice B, fotografia amarela) é possível observar a ligação entre o Rio Sanhauá desaguando no Rio Paraíba.

Figura 11 – Estação Ferroviária – CBTU, 2014



Figura 12 – Rua João Suassuna, em direção ao Porto do Capim, 2014



Fonte: Akene Shionara, acervo do trabalho campo, 30/07/2014.

No momento em que o poder econômico abandona a cidade baixa, por volta das décadas de 1940 a 1960, que as lojas mudaram de endereço e se instalaram em novas áreas da cidade, que o porto foi levado para a cidade de Cabedelo (Foz do Rio Paraíba), novas estradas foram abertas dando visibilidade a novas centralidades, o centro começa a configurar o atraso refletido pelo abandono. Os trabalhadores do porto, os trabalhadores livres, pescadores e alguns agricultores, continuaram a morar no centro a desfrutar tanto do rio, como provedor de alimento e do comércio como fonte de trabalho, mesmo que de forma temporária. Gradativamente, pela falta de manutenção nas edificações, o centro vai se tornando um lugar aparentemente *sem vida*. A vida de fato nunca abandonou aquela área, e até hoje ela resiste e reside lá, mas o discurso da falta de vida naquele espaço é o tom da justificativa dada pelo gestor municipal, o qual só diz respeito às fachadas das edificações que parece ser a única forma de abandono a ser reconhecida e restaurada pelos gestores.

É surpreendente constatar que uma parcela da população da cidade de João Pessoa não consegue perceber que ali ao lado da densa vegetação de mangue tem um rio, e que naquele lugar há aproximadamente 70 anos recebia embarcações, onde se descarregavam/embarcavam mercadorias trazidas/ levadas para atender às necessidades de um comércio cada vez mais exigente. Nesse local funcionava um fervoroso comércio que atendia ao porto da cidade da Parahyba. Além da presença de lindos casarões em seu entorno, lojas, hotéis, entre outros. Locos da habitação de uma crescente elite urbana, onde se concentravam as maiores negociações comerciais que ocorriam na cidade. Que ali também habitavam trabalhadores do porto, pescadores, trabalhadores livres. Se fazendo uma miscelânea de acontecimentos que davam vida a cidade, em sua função comercial e social.

Desta forma os gestores municipais e estaduais, com o intuito de “devolver” aquela área à população da cidade, iniciam uma política de estudos sobre o Porto e sobre o Centro, configurando assim a delimitação do Sítio Histórico da cidade. No subcapítulo 3.1. será apresentado alguns dos projetos pensados para área do Porto do Capim, porém nenhum foi implementado até a finalização desta pesquisa . O que está em vias de divulgação é o projeto fomentado com verbas do governo federal, inserido no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) onde o projeto não havia sido concluído até o momento e a ainda seria apresentado à sociedade civil e a Comunidade do Porto do Capim. De certo a única informação que circula entre os moradores e alguns gestores municipais é que o projeto não incluirá os moradores que fizeram do baixo centro o seu lar, cheios de riquezas culturais, geração de novas territorialidades, identidades e identificação, presença clara de um patrimônio cultural imaterial.

Este capítulo está dividido em três partes para uma melhor compreensão visual do objeto de estudo. No subcapítulo 3.1 apresento algumas das propostas de revitalização/requalificação/reabilitação para a área do Porto do Capim. No 3.2, apresento sete fotografias antigas datadas a partir de 1910 (fruto do levantamento imagético), segundo o ângulo capturado com base na planta de 1932 (Figura 4). E no 3.3. o resultado do campo realizado com objetivo de recriar os ângulos das fotografias apresentadas no subcapítulo 3.3. com base em uma imagem de satélite de 2012.

3.1. As propostas de Revitalização/Requalificação para o Porto do Capim

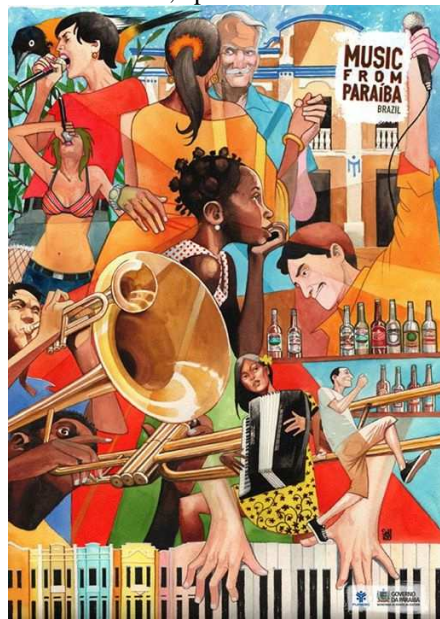
A proposta de revitalização/requalificação que vem sendo pensada há aproximadamente 20 anos, para a área do Porto do Capim, prevê a remoção/relocação dos moradores da comunidade para áreas próximas ao lugar que elas residem atualmente. Sendo que a comunidade começou a fixar-se lá no momento que toda a cidade “deu às costas” a cidade baixa como apresentado no Capítulo 1 desta pesquisa.

Propostas de revitalização para áreas centrais de cunho artístico/histórico surgiu primeiro em Salvador em 1967, com o objetivo de fortalecer o turismo cultural, uma vez que essa prática favorecia o surgimento de demandas econômicas, como a de geração de renda, incentivo a pequenas empresas e recuperação de velhas edificações. Como bem apresenta Scocuglia

A ação do poder público na área de requalificação de antigos bairros sob intervenção estatal direta teve início no Brasil na cidade de Salvador, em 1967, com a criação de uma fundação pública para recuperação dos bairros do Pelourinho e do Maciel: o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC). Resultou da recomendação da missão da UNESCO no Nordeste do Brasil, presidida pelo Inspetor Geral dos Monumentos da França, o arquiteto Michel Parent (GOMES, 1995). Este relatório foi, de fato, o embrião da valorização e destaque das cidades históricas e dos monumentos religiosos do Nordeste do Brasil em nível de muitas cidades barrocas européias (alguns dos exemplares mais representativos do barroco do Nordeste localizados, inclusive, em João Pessoa). Punha ainda o turismo como meio eficaz para conseguir os recursos necessários à conservação e restauração dos mesmos. O turismo cultural inspirado nas experiências européias era a palavra de ordem naquela época tanto na Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) como na Organização dos Estados Americanos (OEA), conforme afirma Paulo O. Azevedo (2004) referindo-se ao encontro técnico realizado por estas entidades no Equador de onde saíram as Normas de Quito. Estas reuniões ficaram famosas na região por apontarem o turismo cultural como a solução para conservação dos monumentos e centros históricos, mas também para os graves problemas de desenvolvimento econômico dos países latino-americanos. (SCOCUGLIA, 2009, p. 2).

Até hoje nenhum projeto foi posto em prática, visto que são vários os motivos apresentados pelo poder público. A área popularmente conhecida como “centro histórico”, devido ao fato de toda referência visual do sítio histórico sempre se remeter a Praça Antenor Navarro, composta pelos casarões coloridos, são mostrados como cenário pretérito do centro da cidade de João Pessoa. É comum vermos fotografias, ilustrações, desenhos, etc, dos casarões coloridos, em *banners* de apresentação turística ou em reproduções artísticas que se referem ao centro histórico de João Pessoa. Sobre o uso atual da praça citada, Marina da Silva Teixeira (2014), em sua dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia pela UFPB, *O Processo de degradação e revitalização dos espaços públicos: usos e apropriações das praças no centro histórico de João Pessoa*, aborda as transformações físicas da praça assim como as suas apropriações culturais promovidas pela implementação da política de revitalização/requalificação na mesma. A Figura 13 é um exemplo do uso cultural da imagem do Centro Histórico (Praça Antenor Navarro), o artista faz referência a várias bandas e artistas locais, que se apresentam com certa frequência nas casas de show presentes na praça. Os casarões coloridos estão contidos no teclado, no fim do Banner.

Figura 13: Ilustração para o CD Music From Paraíba, apresentado na feira World Music Expo, em Cardiff-UK, 2013



Fonte: Fundação Espaço Cultural (FUNESC)– Governo do Estado da Paraíba. Autor: Shiko

Em uma ordem cronológica de surgimento das propostas, elas serão dispostas a seguir. É possível identificar os discursos por trás das mesmas, pois ora a comunidade permanece ora ela é suprimida. E desta maneira até hoje há conflitos entre o poder público e a própria comunidade que se mostra resistente a sua realocação. Dois elementos visuais de referência espacial serão utilizados nas Figuras 14, 15 e 16: a torre da ISFPG e o antigo prédio do Tesouro Provincial (TP).

A figura 14 é uma imagem amplamente divulgada na internet como primeira proposta de revitalização para a área do porto do capim, apresentada pela Comissão do Centro Histórico em 2002. Uma maquete física dessa proposta ficou exposta no vice-consulado da Espanha localizado no largo da ISFPG, durante anos. Ela mostra uma radical transformação nas feições atuais da área do antigo Porto. Na imagem é possível ver a presença da Comunidade do Porto do Capim indicado pelo número 8, além da presença de uma grande praça de eventos e o parque ecológico do rio Sanhauá.

Figura 14: Imagem panorâmica da proposta de Revitalização/Requalificação da Comissão do Centro Histórico, 2002



Já a proposta feita por uma dissidência do IPHAN/PB (pois não há consenso interno sobre os projetos para a área) apresenta outros caminhos, em que a comunidade permanece ao mesmo tempo em que boa parte do mangue é mantido. No Dossiê *Proposta de requalificação das áreas urbanas do Porto do Capim e da Vila Nassau* (IPHAN, 2012), preparado e encaminhado à sociedade e a superintendência próprio IPHAN na Paraíba, na parte que fala sobre o projeto da Figura 15, diz que

Como alternativa ao problema apontado [aplicação da violência urbana: remoção dos moradores e destruição do mangue], a Proposta de Requalificação prevê a estruturação de 2 (dois) trapiches e de passarelas para o passeio e contemplação do rio, feitas em madeira de boa qualidade, para saída e recepção de embarcações de pesca artesanal e turismo náutico. Um dos trapiches estará localizado no mesmo local onde atualmente se situa o trapiche público do Porto do Capim (conhecido popularmente como “trapiche do Seo Cosminho”), voltando para os barcos utilizados pela população local. O outro será construído com o avanço do empraçamento proposto para a área mais degradada, do ponto de vista social, sanitário e ambiental, do Porto do capim. Esse espaço livre público constituirá uma área de convivência social com a presença de centro de apoio turístico, quiosques, mirante e mobiliário urbano adequado a permanência do visitante e contemplação do por do sol. Em continuidade aos trapiches serão construídas passarelas em madeira para pequenos passeios e trilha ecológica contigua ao mangue e ao rio Sanhauá. (IPHAN, 2012).

Figura 15: Imagem panorâmica da proposta de Revitalização/Requalificação do IPHAN, 2012



Fonte: Página Porto do Capim em Ação, no facebook, e Dossiê do IPHAN (2012). (fonte já citada)

Na nova proposta feita na gestão do prefeito Luciano Cartaxo (Figura 16) além de remover a população existente por completa, sofrerá uma completa descaracterização mais uma vez o ecossistema manguezal, com a supressão de parte dessa vegetação, visto que devido ao tempo de “abandono”, cerca de 70 anos, com o aterro de parte do rio ele se reconstituiu e hoje se apresenta de forma densa. Nela observamos que não há a presença da comunidade, contendo apenas uma grande praça de eventos e o parque ecológico do rio Sanhauá. Ainda sobre o ecossistema mangue, ele é conhecido como ecossistema de alta resiliência, porém existem limites

O manguezal é um ecossistema de considerável resiliência, isto é, com capacidade de autorregeneração. Esta capacidade, contudo, tem limites. Se o impacto sofrido ultrapassa as normas (limites) da resiliência, o ecossistema pode apresentar anomalias e mesmo morrer. Assim, tomemos o manguezal vivendo dentro das normas para as quais se adaptou e o manguezal em que estas normas mudaram parcial ou totalmente. O resultado vai desde pequenas ou grandes anomalias, no esforço de se adaptar às novas condições ambientais, até a morte. As normas podem mudar por alterações naturais do ambiente e por ação antrópica (humana).¹⁵

¹⁵ “O Mangue a beira de ataque de nervos”. Acessado em 01/08/2014 às 13:30. Disponível em <<http://www.revistacidade.com.br/noticias/31--ciencia/1927-manguezais-a-beira-de-um-ataque-de-nervos-o-manguezal-e-um-ecossistema-de-consideravel-resiliencia>>

Figura 16: Imagem panorâmica da proposta de Revitalização/Requalificação da Prefeitura de João Pessoa, gestão de Luciano Cartaxo, 2013



Fonte: Página Porto do Capim em Ação, no facebook. Essa imagem encontra-se amplamente divulgada em vários sites e blogs que abordam o assunto. (fonte já citada)

Quem manda na cidade e quem tem direito a ela? Quem estabelece onde é bom ou ruim para viver? Quem tem o poder de decisão sobre a paisagem urbana? A cidade não seria resultado de um acúmulo social? Sobre esses questionamentos Corrêa (2007) diz:

Se a paisagem urbana é um produto do trabalho social, profundamente impregnada de relações sociais e conflitos, e não o produto de um indeterminado agente denominado cultura, a paisagem urbana desempenha, por intermédio daqueles que a controlam e definem novos significados, a tarefa de apagar ou minimizar aquelas relações e conflitos e, ao mesmo tempo, promover aquilo que seus controladores desejam, isto é, transformá-la em produto espontâneo, natural e fruto de uma tradição da qual a harmonia social e o desejo de progresso são partes integrantes. (CORRÊA, 2007).

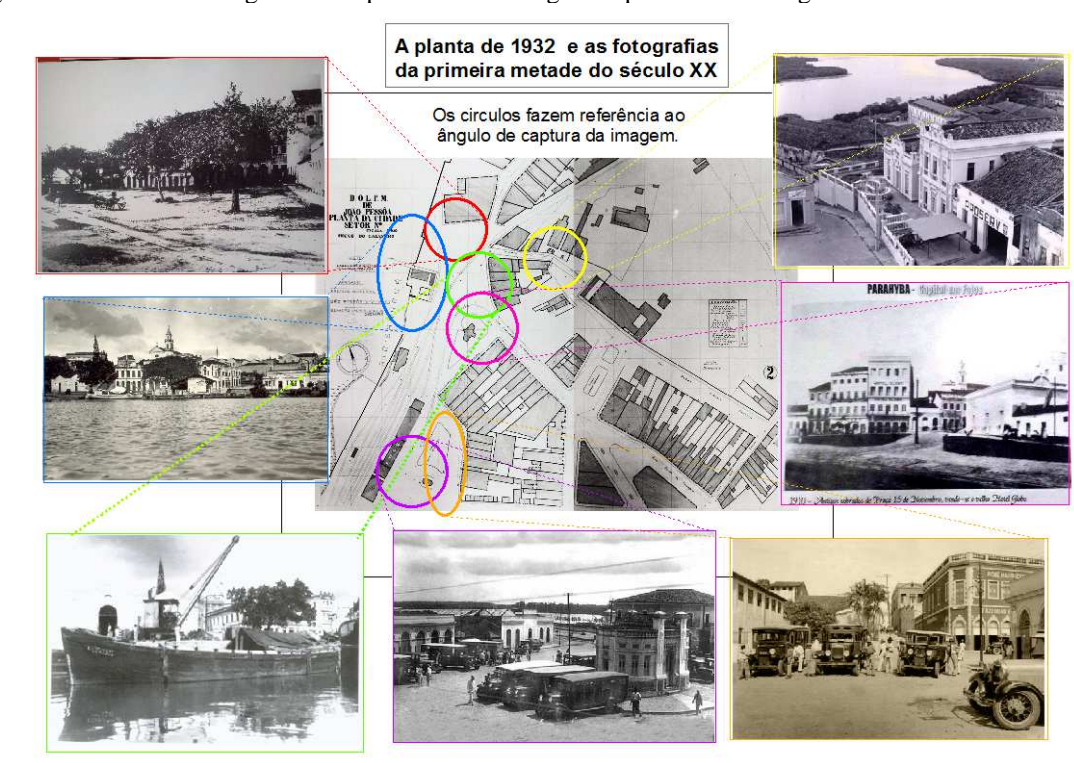
Até o momento de conclusão desta pesquisa, não havia sido implementado nenhum dos projetos citados acima, nem muitos menos havia um projeto oficial para ser apresentado à comunidade. Tudo até o momento não passa de especulações sobre a área, e a comunidade do Porto do Capim, por via da Associação de Mulheres do Porto do Capim, vem buscando informações oficiais sobre o andamento do projeto, resistindo da forma como pode. Por vias não oficiais a comunidade teve acesso por meio da internet ao edital de tomada de preços dos projetos de arquitetura e engenharia para a Praça do Porto do Capim (Arena de eventos) no centro histórico de João Pessoa-PB, conforme Termo de Referência anexo a este Edital, o valor Global seria de R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais) para a implementação do projeto. A convite da associação, um representante do IPHAN/PB esteve presente em uma espécie de audiência pública com a comunidade para apresentar as datas previstas, o andamento das licitações dos projetos incorporados ao PAC - Cidades Históricas, os locais de atuação do IPHAN e apresentar o que

estava sendo pensando para a área do antigo Porto porém nada foi dito a mais do que já se havia conhecimento por parte da acessória legal da associação. Caracterizando mais uma vez a falta de diálogo entre o poder público e os moradores da comunidade do Porto do Capim.

3.2. Mosaico Fotográfico 1: apresentando o ângulo de captura das imagens na planta de 1932.

As fotografias a seguir são resultado do levantamento fotográfico e podem ser usadas como exemplo do momento ao qual me referi no subcapítulo 1.2. A Figura 17 (Apêndice A) tem como proposta apresentar o ângulo que foi capturado a fotografia. De forma a levar leitor ao um retorno na memória histórica da cidade. O olhar para tal espaço em determinado momento, dar-nos uma sensação de voltar no tempo. Usarei a nomenclatura das cores de borda como referência ao citar as descrições das fotografias:

Figura 17 – Mosaico Fotográfico 1: apresentando o ângulo capturado das fotografias do início do século XX



Fonte: Figura4; As fotografias foram encontradas em pesquisa livre sobre o Centro Histórico da cidade de João Pessoa na internet usando o Google, acessado em diferentes dias; Livro *Parahyba, Capital em fotos*.

- ✚ A vermelha, também citada no livro *Roteiro sentimental de uma cidade*, de Walfredo Rodriguez, tem a seguinte descrição:

1910 – Trecho de cais da cidade. Outrora ali ancoraram grandes veleiros, quando da intensa navegação daquele tipo de navio. Vê-se um navio a vapor, de 10 mil toneladas, carregando algodão de fibra longa. (RODRIGUEZ, 1962- 2ª Ed. 1994, p. 49).

- ✚ A azul, como já me referia a ela na Figura 7, não consegui achar referências sobre

autoria e ano, porém suas feições são muito próximas as da figura 9, o que leva a entender que provavelmente ela foi produzida por volta das décadas de 1920 a 1930. Ela nos dá um plano geral do objeto de estudo desta pesquisa, por isso ele foi destacada das demais (Figura 7).

- ✚ A verde, segundo a descrição encontrada no blog *João Pessoa, antigas fotos*, o navio fotografado é o

Avarenga S. Miguel de 30 toneladas pertencente ao LLOYDE Brasileiro, descarregando mercadorias no Porto do Capim (cidade baixa) em 1931. Fonte: Acervo Público Municipal do Museu Walfredo Rodriguez, em intercâmbio técnico com a UFPB.¹⁶

- ✚ A púrpura, mostra a antiga Praça Álvaro Machado, em 1934. A fotografia faz parte do acervo da Família Stukert. O que chama atenção nela é o fato de conseguirmos ver o rio atrás da estação da Great Western¹⁷ (antigo nome da estação ferroviária, hoje conhecida como CBTU)
- ✚ A laranja, parte de um ângulo oposto ao da fotografia púrpura. A referência espacial das duas é a estação elevatória de esgotos, uma pequena edificação oval presente na fotografia púrpura. Nela há três carros, o primeiro da esquerda para a direita, está vizinho a estação de esgoto. Vemos ao fundo a rua Cinco de Agosto. As duas fotografias (púrpura e laranja) são referenciadas pela Praça Álvaro Machado. Sua data é apontada como 1930 segundo o *Portal da Cidade de João Pessoa*, na seção fotos antigas.
- ✚ A rosa, no primeiro plano temos a Praça 15 de Novembro, datada de 1910 e na legenda do livro *Parahyba, Capital em fotos*, organizado pelo detentor do acervo da Família Stukert, Gilberto Lyra Stuckert Filho, faz referencia aos antigos sobrados da Praça 15 de Novembro, vendo-se o velho Hotel Globo. E também podemos observar no último plano, a torre da ISFPG.
- ✚ A amarela, segundo o blog citado *João Pessoa fotos antigas*, aponta anos 40, como datação da mesma. Nela, em primeiro plano tem uma oficina de carros, ao lado o Hotel Globo. Na esquina do lado esquerdo, o prédio que foi construído pelo Exmº Sr. Desembargador José Peregrino de Araújo, Presidente do Estado, em 1903, segundo consta em uma placa em mármore na parede lateral do mesmo. E no último plano, a vista do rio Sanhauá.

Através das imagens levantadas presentes no Mosaico Fotográfico 1, foi possível ter uma

¹⁶ Fotos Antigas da cidade de João Pessoa, Blog João Pessoa fotos antigas. Acessado em 14/04/2014 as 21:30 <<http://cidady.blogspot.com.br/2012/03/joao-pessoa-antiga.html>>

¹⁷ Historico do Metro de João Pessoa, acessado em 01/08/2014 as 15:40 <http://www.cbtu.gov.br/acbtu/acompanhia/historico/veja/histstu/historicojop_cont.htm>

visão em 360° do objeto de estudo na época em o Porto ainda funcionava as margens do rio Sanhauá. Essas imagens juntamente com o levantamento bibliográfico da época, apresentaram um outro Varadouro, uma cidade baixa dinâmica, repleta de interações sociais, comerciais e de locomoção que tinha suporte na atividade portuária. O trem e navio eram elementos vívidos e atuantes no imaginário, no cotidiano e na ressignificação da cidade de outrora.

3.3. Mosaico Fotográfico 2: apresentando o Porto do capim na atualidade

Como dito na introdução deste capítulo, seria recriado o mosaico com base nas fotografias obtidas em visita a campo. A ida ao campo teve objetivo de constatar *com os próprios olhos*, as transformações observadas no desenvolvimento da pesquisa em tela. Ele foi pensando para ser realizado como última etapa da pesquisa justamente para provocar sensações espaciais ao olhar a paisagem.

No Mosaico Fotográfico 2 (Figura 18 / Apêndice B) observamos o Porto do Capim atual, transformado e passível a uma nova transformação, que tem em sua feição as marcas deixadas por usos distinto, símbolos de outra época, arquitetura de outros tempos. Qualquer pessoa é capaz de perceber na paisagem as rugosidades. Os vestígios deixados pelo Porto são mais sutis, não são tão claros. Temos apenas um aspecto pouco notado que causa em alguns, certa curiosidade, é que todos os prédios que são vizinhos ao rio, tem suas fachadas voltadas para ele. Pois era essa a visão do visitante que desembarcava no porto da cidade (Figura 7).

Seguindo a mesma lógica aplicada no Mosaico Fotográfico 1, foram usadas cores como chamada das fotografias. Na figura 17 foram utilizadas apenas 7 fotografias, neste mosaico contém 9 unidades fotográficas, as duas a mais foram colocadas com o intuito de promover referências visuais para o leitor. Chamo atenção para as três fotografias do canto inferior esquerdo, a verde, a marrom e a salmão. O Trapiche público (verde), indicado no Mapa Temático 2 (Apêndice D) como *trapiche da comunidade*, utilizado pela comunidade do Porto do Capim (trapiche de Seo Cosminho), os galpões em azul (marrom), que na comparação do subcapítulo 2.3 aparecem com a fachada branca, depois com as bordas azuis e agora completamente azul. Mas onde antes tinha uma barcaça atracada tem uma casa de alvenaria tão próxima à parede que mal passa um carro. E a Estação Ferroviária (salmão) com um edifício completamente diferente da Fotografia de 1934 (Figura 17 / Apêndice E)), inclusive em um lugar diferente como mostra as fotografias púrpuras.

Figura 18: Mosaico fotográfico 2: apresentando as paisagens na atualidade, 2014



Fonte: Akene Shionara, acervo do trabalho campo, 30/07/2014. Imagem de satélite obtida na PMJP

Então, as marcas que estão encontradas na paisagem (presente) frutos de tempos passados e acúmulo de técnicas aplicadas no espaço (passado), juntas ajudam a entender as transformações na paisagem do Porto do Capim e a pensar novas estratégias para a área (futuro). Uma vez que toda a decisão sobre a cidade se faz a partir de investimentos de capital, novas lógicas urbanas vão surgindo. As novas centralidades que buscam perfis especializados com base na classe econômica de suas localidades geram as lógicas *do novo* e *do velho*, onde no caso da cidade de João Pessoa, a Praia/Orla configura a nova cara da cidade, onde a verticalização já atingiu os maiores níveis de adensamento, enquanto o Centro permanece o sentimento do antigo, local que não dá pra morar por conta da falta de estacionamento. Local que serve apenas para o comércio, para atrativos turísticos e aqueles que ainda insistem em morar são vistos com olhos de desconfiança.

CAPÍTULO 4



DO PINCEL AO *MOUSE*: DAS IMAGENS ICONOGRÁFICAS À IMAGEM DE SATÉLITE.

É muito comum escutar a palavra *tempo* sendo utilizada com várias finalidades diferentes. Tempo é uma palavra tão polissêmica quanto paisagem. O tempo é uma sucessão de acontecimentos contidos num mesmo palco. E o cenário é sempre o resultado da ação das técnicas do homem sobre o espaço. Milton Santos diz que o espaço é formado por objetos técnicos. Afirmar ainda que o espaço do trabalho contém técnicas que nele permanecem como “autorizações para fazer isto ou aquilo, desta ou daquela forma, neste ou naquele ritmo, segundo esta ou outra sucessão. Tudo isso é tempo” (SANTOS, 1996, p. 45).

Hoje falamos em robótica, em casas inteligentes que atendem ao som da voz, de smartphones com 64 gigabytes de memória interna. Tudo isso fruto do acúmulo de técnicas, de conhecimento, e de avanços práticos do trabalho do homem sobre a natureza. Então, o tempo de hoje, significa acúmulos de tempo sobre outros tempos passados. O que seria das geotecnologias sem o aprimoramento da observação do espaço, com imagens de satélite cada vez mais precisa e de grande definição?

As **geotecnologias** podem ser entendidas como as novas tecnologias ligadas às geociências e correlatas, as quais trazem avanços significativos no desenvolvimento de pesquisas, em ações de planejamento, em processos de gestão, manejo e em tantos outros aspectos relacionados à estrutura do espaço geográfico. (FITZ, 2008, p. 11).

Cabe ao geógrafo fazer uso da tecnologia e aplicá-la nas análises sobre o espaço geográfico. Desta forma este capítulo está dividido em duas partes, no 4.1 abordo os cuidados técnicos que devem ser levados em consideração ao tratar imagens com o auxílios de *softwares*, fazendo um breve resumo das novas tecnologias aplicadas as análises geográficas do espaço; e no 4.2 apresento os Mapas Temáticos (Apêndices C, D e E) desenvolvidos para esta pesquisa com o intuito de analisar o uso e a ocupação do solo na área do Porto do Capim com base na planta de 1932 (Figura 4) e na imagem de satélite de 2012.

4.1. As novas tecnologias auxiliando o estudo da paisagem geográfica

Uma das condições essenciais para quem trabalha com *geoinformação* diz respeito ao uso de sistemas de referência (Sistemas Geodésicos de Referência - SGR). No *site* do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) diz que sistema geodésico de referência é um sistema coordenado, utilizado para representar características terrestres, sejam elas geométricas ou físicas¹⁸. Além de servir para a obtenção de coordenadas (latitude e longitude), que possibilitam a

¹⁸ FAQ (*Frequently Asked Questions* - Perguntas Mais Frequentes), acessado em 01/08/2014 as 17:40 < <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geodesia/pmrg/faq.shtm#1> >

representação e localização em mapa de qualquer elemento da superfície do planeta. No Brasil utilizamos o Sistema Geodésico Brasileiro (SGB), “composto por redes de altimetria, gravimétrica e planimetria” (FITZ, 2008, p. 32). O SGB está vinculado ao *geóide* (superfície que representaria da melhor forma a superfície real do planeta) e usa o referencial de gravimetria vinculado a milhares de estações existentes no território nacional. O referencial de planimetria mais usado é representado pelo SAD-69 (Sistema Geodésico Sul-americano de 1969), porém está em processo de mudança para o SIRGAS (Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas). “Esse sistema de referência é compatível com as técnicas de posicionamento por satélite (GPS), e a proposta é que até 2015 já tenha sido completamente substituído” (FITZ, 2008, p. 34).

Essas informações tem relevância para esta pesquisa pelo simples fato de que um dos objetivos específicos é a produção de mapas temáticos de uso e ocupação do solo para auxiliar nas análises sobre as transformações na paisagem do Porto do Capim. Para serem produzidos de forma correta foi preciso adotar um sistema geodésico de referência, que no caso foi o *SIRGAS 2000 UTM zone 25S*. Desta forma usando um Sistema de Informações Geográficas (SIG) e reunindo todos os dados obtidos desde os *shepafiles* da cidade de João Pessoa (dados vetoriais) a reprodução da planta de 1932 (dado matricial/raster), e a imagem de satélite, entre outros. Foi possível chegar ao resultado desejado. Fitz, em seu livro *Geoprocessamento sem complicação*, explica o SIG da seguinte forma:

SIG (Sistemas de Informações Geográficas) é definido como um sistema constituído por um conjunto de programas computacionais, o qual integra dados, equipamentos e pessoas com o objetivo de coletar, armazenar recuperar manipular visualizar e analisar dados espacialmente referenciados a um sistema de coordenadas conhecido. (FITZ, 2008, p. 23).

Aplicando os conhecimentos obtidos na disciplina de Geoprocessamento, oferecida pelo Departamento de Geociências da UFPB, treinado e experenciado durante a monitoria na mesma disciplina. O resultado (Figuras 19, 20 e 21/ Apêndices C, D e E) será apresentado no subcapítulo 4.2.

Mas o que é o geoprocessamento? Fitz diz que pode ser considerado como “uma tecnologia, ou mesmo um conjunto de tecnologias, que possibilita a manipulação, análise, a simulação de modelagens e a visualização de dados georreferenciados. Trata-se, portanto, de uma técnica agregada ou não ao uso de um SIG” (FITZ, 2008, p. 24). Sendo assim para se ter domínio do geoprocessamento é preciso saber de que forma ele se estrutura. *Softwares* foram desenvolvidos a partir do avanço da informática, quanto mais recente for o *software*, mais ferramentas de manipulação da informação estarão acessíveis às pessoas habilitadas a extrair essas informações.

Gerar um banco de dados é o primeiro passo. Os dados precisam de um sistema gerenciador de banco de dados (softwares). A saber, os dados podem ser divididos em duas categorias: dados espaciais e alfanuméricos. Para a criação dos mapas desta pesquisa foram utilizados apenas dados

espaciais. Os dados espaciais são considerados aqueles que podem ser representados espacialmente, ou seja de forma gráfica. “Estes constituem-se em imagens, mapas temáticos ou planos de Informações (PIs). A estrutura de dados espaciais pode ser vetorial ou matricial” (FITZ, 2008, p. 52).

Neste exercício foram utilizados os seguintes dados: a reprodução de um trecho da planta de 1932 (matricial); uma imagem de satélite de 2012 (matricial); e as bases cartográficas da cidade de João Pessoa atuais (vetoriais). Entende-se por dados de estrutura vetorial: um composto de três primitivas gráficas (ponto, linha e polígono) e utiliza um sistema de coordenadas para a sua representação. E como dados em estrutura matricial (raster): representada por uma matriz com n linhas e m colunas, $M(n, m / \text{pixel})$ na qual cada célula apresenta um valor z , ou seja, imagens de satélite, fotografias aéreas digitais, mapas digitalizados, entre outras (Fitz 2008, p. 54). Levando em consideração também que o produto pode ser exportado nos formatos de compactação/compressão de arquivos que melhor atender às necessidades de compartilhamento das informações digitais, o tipo de arquivo gerado mais conhecido é JPEG (.jpg). Para esta pesquisa foi escolhido o formato *Portable Network Graphics* – PNG (.png), ele reduz substancialmente os arquivos gerados, mantendo sua qualidade e não ocupa muito espaço em termos de memória, e podem ser compartilhados sem maiores problemas na WEB.

A forma de obtenção dos dados matriciais nem sempre acompanham a vinculação de um sistema de coordenadas conhecido, por isso se faz necessário o *Georreferenciamento* de dados espaciais antes de começar a trabalhá-los. O Autor citado aponta uma lista de procedimentos necessários para promover os ajustes necessários (FITZ, 2008, p. 69). Destaca-se aqui apenas o fato de que tais procedimentos se fizeram presentes na hora de manipular a planta de 1932, pois foi preciso georrefênciá-la para poder trabalhar com os dados obtidos da PMJP.

4.2. Os mapas temáticos: resultado da comparação cartográfica.

Mapas temáticos há muito tempo vem sendo utilizados para vários fins, além do uso exclusivo do planejamento e conhecimento das áreas urbanas. Eles podem conter diversos temas como, por exemplo, mapeamento dos casos de dengue no bairro ou gostos musicais por cidade. Uma das técnicas para obtenção de mapas temáticos é a sobreposição, que vem sendo utilizada por geógrafos há muito tempo a partir do uso de transparências, onde cada camada era feita separadamente e depois sobrepostas. Ainda segundo Fitz o objetivo básico dos mapas temáticos é o de fornecer uma representação dos fenômenos existentes sobre a superfície terrestre fazendo uso de uma simbologia específica. Os elementos que constituem um mapa temático são:

O título do mapa, preciso e conciso; As convenções utilizadas; A base de origem (mapa-base, dados, etc.); As referências (autoria, responsabilidade técnica, data de confecção, fontes etc.); A indicação da direção norte; A escala; O sistema de

projeção utilizado; Os sistemas de coordenadas utilizados (FITZ, 2008, p. 44).

As figuras 19, 20 e 21 são resultado dos objetivos específicos da pesquisa em tela. Foram mapas criados exclusivamente para tal. Suas bases cartográficas foram oriundas, primeiro, da Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP), por parte da Secretaria de Planejamento Urbano (SEPLAN), que disponibiliza na página *Jampa em Mapas*, informações cartográficas da cidade de João Pessoa, com *shapefiles* de quadras, limites, bairros, praças, entre outras, tanto no formato *shapefile* como em KML (Keyhole Markup Language, formato para Google Earth). A imagem de satélite utilizada também foi da base de dados da SEPLAN.

O *layout* dos mapas faz referência à localização espacial das imagens utilizadas na produção dos mesmos. Nos dois primeiros mapas (Figuras 19 e 20) temos do lado direito, a imagem base e abaixo a legenda; do lado esquerdo, o subtítulo do mapa, um texto explicativo, a localização estadual e municipal, as referências, a rosa dos ventos indicando o norte e a escala. Na parte central, temos o título do mapa, e o *grid* com o sistema geodésico de referência e as camadas temáticas. No terceiro mapa (Figura 21), tem basicamente o mesmo layout, porém no lado direito, na parte superior uma introdução e logo abaixo a legenda.

Figura 19: Mapa temático 1

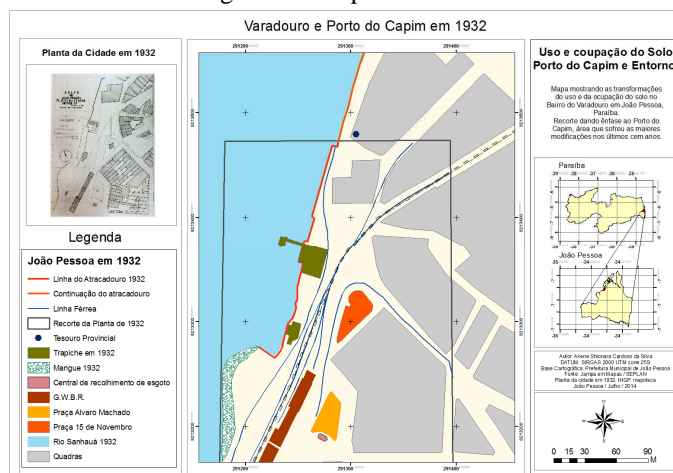


Figura 20: Mapa temático 2

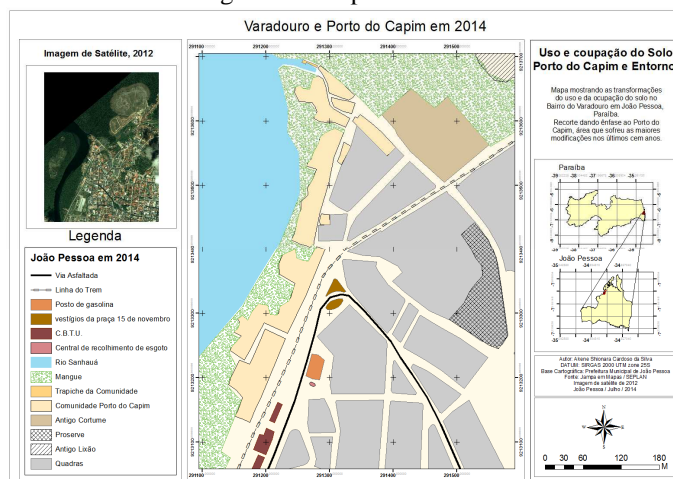
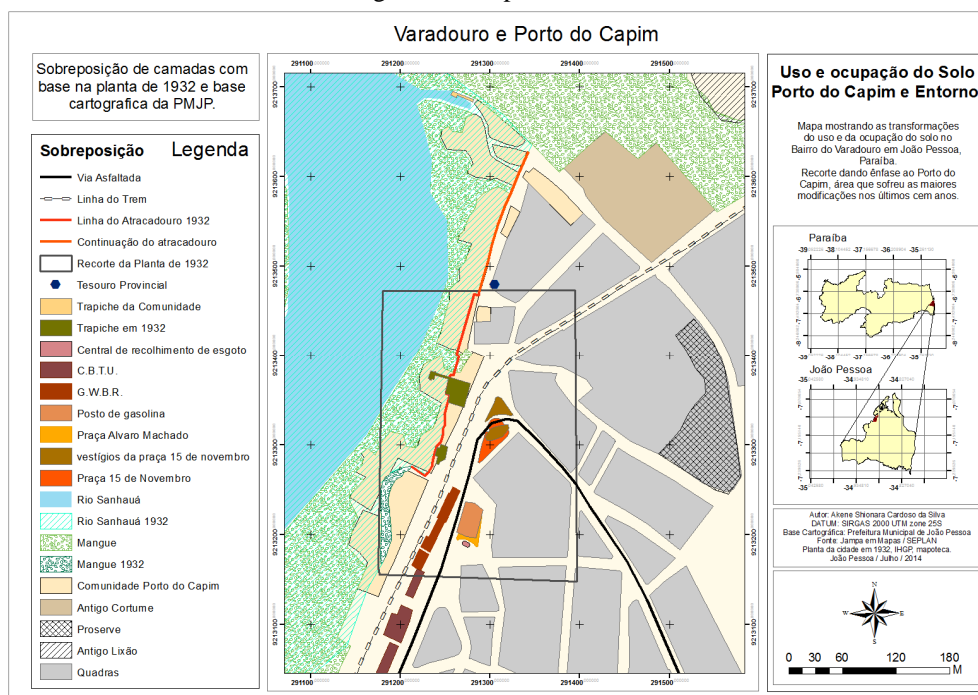


Figura 21: Mapa temático 3



Fonte: Figuras 19, 20 e 21 produzidos pela pesquisa em tela.

Será feita apenas a análise do último mapa (Figura 20), pois a mesma apresenta as duas feições anteriores sobrepostas para uma melhor visualização das transformações no uso e ocupação do solo no cenário do Porto do Capim. Aplicando a comparação entre similaridade e diferença, vou citar apenas as diferenças, visto que as similaridades nesse contexto não apresentam camadas sobrepostas que se limitam apenas as quadras do Varadouro (Cidade Baixa).

- ✚ O Rio Sanhauá, ocupava uma porção bem maior (hachura azul) do que a que ocupa hoje, devido a área ter sido aterrada pela comunidade.
- ✚ As Praças 15 de Novembro e Álvaro Machado, foram completamente descaracterizadas. Hoje, no local da praça 15 de Novembro há apenas um pequeno canteiro do lado direito de quem desce a rua João Suassuna e do lado esquerdo funciona como estacionamento. Já a praça Álvaro Machado foi substituída por um posto de gasolina, e no entorno dele funciona também um estacionamento de carros.
- ✚ As Siglas CBTU e GWBR, fazem referência ao prédio da estação ferroviária, que segundo as fotografias e a planta, o prédio principal mudou de lugar (fato não investigado nesta pesquisa).
- ✚ O mangue, nitidamente, ocupou novamente a área que era sua antes da chegada dos portugueses, refutando o senso comum de que a Comunidade do Porto do Capim prejudica o ecossistema local, pois não existia mangue antes do surgimento da comunidade, e na planta de 1932 tem apenas uma pequena faixa que ficava atrás da

GWBR.

- ✚ As áreas identificadas como Antigo Cortume e Proserve, são possíveis locais de construção das casas dos moradores do porto do capim caso a remoção seja enfim concretizada.
- ✚ A ocupação do Porto do Capim começou primeiro pela parte do trapiche em 1932, depois seguiu em direção ao rio e ao fim da rua hoje conhecida como Rua Porto do Capim. A linha do trem permaneceu, porém foi diminuído o alcance geral da mesma, circulando atualmente apenas entre as cidades de Cabedelo – João Pessoa – Santa Rita, e servido de transporte exclusivo de passageiros.
- ✚ A Rua Visconde de Inhauma foi reduzida, ficando apenas na área dos casarões, paralela a rua porto do capim.
- ✚ No mapa é possível ver a área do antigo lixão da cidade que foi transferido no por volta do ano de 2004 para um área afastada da cidade. A mudança se deu por conta que a presença do lixão atrapalhava a contemplação do pôr do sol no Varadouro.
- ✚ O ponto azul, o prédio do Antigo Tesou Provincial, localizando assim a referência espacial utilizada durante a pesquisa.

As figuras abaixo dizem respeito às marcas deixadas na paisagem pelos usos pretéritos do Porto, as quais Milton Santos definiu como rugosidades. A *cabeça de porto* (Figura 22) ficava na margem da linha de atracamento das embarcações e era utilizada para amarrar as mesmas, na figura 19 seria exatamente ao lado da linha vermelha entre perto do prédio do Tesouro Provincial e os galpões. Um exemplar desse testemunho se encontra presente entre duas casas da comunidade do porto do capim, bem em frente aos galpões citados na comparação no subcapítulo 2.3.

Figura 22: *Cabeça de Porto* localizada entre duas casas, 2014.



Fonte: Akene Shionara, acervo do trabalho campo, 30/07/2014.

A figura 23 mostra um pequeno trecho onde as linhas férreas ficaram expostas e não foram cobertas pelo asfalto aplicado na Rua João Suassuna, nem pelo calçamento de paralelepípedo feito na entrada para a comunidade. Na figura 19 elas aparecem em azul e na figura 20 elas nem são mencionadas.

Figura 23: Fragmentos das vias férreas do *Ferro-carril*, 2014.



Fonte: Akene Shionara, acervo do trabalho campo, 30/07/2014

Na figura 24 podem ser vistos a lateral do prédio reformado do Antigo Tesouro Provincial no lado esquerdo da imagem, ao fundo na cor branca a fachada do prédio onde funcionava a Alfândega e em verde novamente a lateral dos galpões já citados, hoje ele é dividido entre duas empresas e em um pequeno espaço (canto direito inferior) tem uma casa que usou as paredes do galpão como sustentação e no último plano a torre da ISFPG.

Figura 24: Antigo prédio do *Thezouro Provincial* e a *Alfândega*, 2014



Fonte: Akene Shionara, acervo do trabalho campo, 30/07/2014

CONSIDERAÇÕES FINAIS



CONSIDRAÇÕES FINAIS.

No início esta pesquisa embrenhava-se por outros caminhos como citado na introdução desta pesquisa, pois o Porto do Capim apresentou-se como um local composto por muitas complexidades. Para muitos o local pode ser considerado o *berço* do estado da Paraíba, e apenas isso. Para outros é o *lugar* de moradia, onde a *casa* representa laços familiares repletos de afetividade. Outros vêm apenas como *velharias*, acham *perigoso/esquisito*, outros apenas focam nas antigas igrejas, os belos casarões coloridos da Praça Antenor Navarro, o pôr do sol no Hotel Globo, entre outros cenários bucólicos. Enquanto parte de quem detém o *capital* vê como possível local de investimentos náuticos e de construção civil.

Na parte legal, a área do Porto do Capim pertence às terras da União por se tratar de uma área descrita, como diz no Decreto de Lei Nº 9760, de 5 de setembro de 1946, no Artigo 1º que enumera os bens imóveis da União.

TÍTULO I - Dos Bens Imóveis da União; CAPÍTULO I - Da Declaração dos Bens; SEÇÃO I - DA ENUNCIÇÃO. Art. 1º Incluem-se entre os bens imóveis da União: [...] c) os terrenos marginais de rios e as ilhas nestes situadas na faixa da fronteira do território nacional e nas zonas onde se faça sentir a influência das marés; [...] e) a porção de terras devolutas que fôr indispensável para a defesa da fronteira, fortificações, construções militares e estradas de ferro federais; [...] g) as estradas de ferro, instalações portuárias, telégrafos, telefones, fábricas oficinas e fazendas nacionais; [...] j) os que foram do domínio da Coroa; (Decreto de Lei Nº 9760, 1946, Art. 1º)

Através de relatos de moradores da comunidade, as primeiras casas começaram a ser construídas antes da criação da lei que rege as terras pertencentes à União. Pois o porto foi transferido oficialmente em 23 de janeiro de 1935, e foi nesse momento que as primeiras casas começaram a surgir.

Assim como também a lei que delimita o sítio histórico da cidade de João Pessoa, apontado na dissertação de mestrado apresentada à Universidade Federal da Paraíba, *Perímetro de proteção do Centro Histórico de João Pessoa: três décadas de história*, Costa diz que

Foi com a Lei Municipal nº 2.102, de 31 de dezembro de 1975 (Código de Urbanismo) que o Centro Histórico de João Pessoa passou a ser reconhecido oficialmente, sendo então delimitado. Novas delimitações foram feitas, por outros agentes, em 1982, 1987, 2004 e 2007. A de 1982 foi feita pelo Iphaep (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba), órgão do governo estadual. A de 1987, pela Comissão do Centro Histórico de João Pessoa, e, diferentemente das duas anteriores, resultou também em um inventário das edificações inseridas na mesma. Tais delimitações definiam perímetros distintos, a última estando inserida na primeira. Elas levaram a que a delimitação de 1975 fosse desprezada, por estar contida na delimitação feita pela Comissão. Passados 17 anos, uma nova delimitação foi estabelecida, unificando a área de atuação das duas últimas instituições com o Decreto Nº 25.138 de 28 de junho de 2004. Enquanto isso acontecia, corria em paralelo o processo de tombamento nacional do Centro Histórico de João Pessoa, ratificado pelo Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 2007. (COSTA, 2009, p. 14).

No *site* da PMJP, tem a seguinte informação sobre o Centro Histórico da cidade

No dia 6 de dezembro de 2007, o Centro Histórico de João Pessoa foi reconhecido como patrimônio nacional, tendo sido inscrito nos Livros do Tombo Histórico e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Foram tombados 37 hectares de área e estima-se que cerca de 700 edificações, além de ruas, praças e parques históricos integrem esse núcleo. João Pessoa é uma das primeiras cidades fundadas no Brasil, suas edificações compõem um cenário de rara beleza e riqueza ambiental e são de diferentes estilos e épocas. Esses valores histórico, paisagístico e artístico foram determinantes no processo de tombamento. [...] João Pessoa nasceu às margens do Rio Sanhauá e cresceu em direção ao mar. É praticamente impossível falar em Centro Histórico sem se remeter a imagem do rio, que se tornou um ícone da Cidade Antiga. O estuário tinha posição e condições estratégicas para a defesa territorial da cidade. No local, foi instalado o Porto do Capim, que agregava valores econômicos e comerciais à área. Historicamente, a cidade foi fundada em 5 de agosto de 1585 (data marcada pelo tratado de paz entre os índios tabajaras e os portugueses) com o nome de Filipéia de Nossa Senhora das Neves, sendo denominada Frederica, por ocasião da ocupação holandesa, no século XVII, e, em seguida, Parahyba. Com a Revolução de 1930, surgiu seu nome atual, João Pessoa.¹⁹

Podemos entender que três *atores* se fazem presentes no local, um, é Ecossistema Manguezal (o meio ambiente); dois, a Comunidade Porto do Capim (conflito urbano); e três, o Sítio Histórico (conjunto arquitetônico, as edificações, prédios, igrejas, etc.). Esses três atores, estão contidos um no outro numa simbiose de pertencimento e legalidades. O meio, as pessoas e o capital interagem mutuamente e divergentemente. O que atesta a complexidade do objeto de estudo (o Porto do Capim) gerando conflitos não só entre a esfera pessoal e a esfera pública, mas também entre o poder público e o capital assim como o capital dificulta a vida das pessoas, que atinge principalmente os moradores da comunidade, que estão à mercê dos outros dois atores. Se o capital vê a área com interesse, o Poder Público seria o agenciador das necessidades estruturais ao mesmo tempo em que tem por obrigação suprir as demandas oriundas dos moradores da comunidade.

A imagem da cidade, a ideia imagética da cidade, é vendida com o objetivo de criar cenários de interesse turístico cultural. O pôr do Sol na praia do Jacaré, o Farol em cima da falésia do Cabo Branco, ponto mais Oriental das Américas, A lagoa e o Parque Sólon de Lucena, os casarões coloridos da Praça Antenor Navarro, entre outros, compõem um série de cartões postais da cidade de João Pessoa, e porque não usar também o Porto do Capim como mais um cenário? Quais os pontos positivos e negativos dos projetos de revitalização/requalificação apresentados no subcapítulo 3.1? Esses questionamentos não puderam ser respondidos por esta pesquisa ficando como uma ideia de uma possível investigação a ser realizada em outro momento.

O exercício monográfico apresentado por esta pesquisa mostrou-se ter *vida própria*, uma vez que ao tentar entender a atual paisagem do Porto do Capim várias formas de ver o mesmo espaço se somaram na compreensão do objeto de estudo. O uso de fotografias e mapas antigos mostrou-se um caminho eficiente para analisar a forma física mais também identificar o olhar da

¹⁹ João Pessoa – patrimônio nacional. Acessado em 05/08/2014 as 18:28 . Disponível em <<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/copacjp/patrimonio/>>

cidade sobre seus cartões postais. No início não foi pensado em apresentar uma proposta metodológica, mas a cada passo dado recursos eram somados e ferramentas de análise iam sendo incorporadas com o intuito de apresentar de maneira didática as transformações na paisagem. Como ler uma fotografia do início do século XX? Como utilizar as novas tecnologias no estudo sobre o passado? E, como reconhecer as marcas do passado no presente do Porto do Capim? Foram as perguntas feitas e respondidas no processo de desenvolvimento desta pesquisa.

Vetorizar mapas antigos, ler fotografias e ir ao campo foram a base de trabalho proposto como forma de ver, analisar e identificar as mudanças no uso e na ocupação do solo, no cotidiano, na vida daqueles que interagem com o Porto e daqueles que interagem com o atual Porto do Capim. A visão vertical *versus* a visão horizontal que os produtos imagéticos proporcionam é de uma riqueza de detalhes que mostram a capacidade de reviver a memória de relações das pessoas com a cidade. Uma vez que no lugar onde recebiam navios de até 10 toneladas há hoje uma escola, duas igrejas, várias casas de alvenaria, ruas e becos que se misturam com a crença popular como o *pai do mangue* e *comadre fulozinha*, protetores do mangue e da comunidade. Perceber como os elementos físicos fazem parte da vida das pessoas que hoje moram lá, como a época dos pernilongos de acordo com a maré alta ou baixa, do apito do trem que diz a hora do menino voltar pra casa, da linha férrea que divide eles (a comunidade) do resto da cidade marcando um território simbólico.

Aterros são criados todos os dias e o Porto do Capim não foi o primeiro e nem será o último, a diferença marcante entre esse aterro e o Aterro do Flamengo na cidade do Rio de Janeiro é que lá teve na sua gênese o planejamento de gestores com o intuito de modernizar a expansão da estrutura urbana, e no Porto do Capim foi realizado por pessoas pobres, que não são influentes na economia municipal e nem são detentoras de riquezas. Os dois aterros surgiram em meados do século XX e tem significados completamente diferentes. A área do Porto do Capim está em vias de ser novamente transformado, pois como já citado, tramita nos meios legais um projeto de revitalização/requalificação a ser implementado ainda este ano ou início de 2015. Não se sabe ainda o teor desse projeto ficando a pergunta no ar, a comunidade será removida ou mantida?

Sabe-se apenas que os planos são de transformar a área em uma *Arena de Eventos*, com lugar para realização de atividades culturais, atracadouros para a atividade náutica, bancos e empenamento para promover uma contemplação da natureza, além de totens de comunicação visual sobre a história da área como atrativo turístico/cultural. Para promover assim um *resgate* da relação do rio com a cidade de João Pessoa e estabelecer uma vez a afetividade dos cidadãos com o seu berço. Por hora podemos apenas esperar as cenas dos próximos capítulos e acompanhar o desenrolar das decisões dos gestores e a torcer para que a comunidade seja mantida no seu lugar.

Estratégias já foram criadas com o objetivo de promover um uso cultural da cidade como,

por exemplo, as placas de comunicação visual de indicação de uma *Rota de Pedestres* (Figuras 24, 25 e 26) no centro da cidade de João Pessoa. E provavelmente será expandida também até o Porto do Capim, pois atualmente só indica a estação Ferroviária como rota, pulando assim a área do antigo Porto.

Figura 24: Rota de Pedestre, Largo de São Frei Pedro Gonçalves, 2014

Figura 25: Rota de Pedestre, descida da ladeira Padre Antônio Pereira, 2014

Figura 26: Rota de Pedestre, Totem da Estação Ferroviária, 2014



Fonte: Akene Shionara, acervo do trabalho campo, 30/07/2014.

No que diz respeito às memórias públicas de áreas Históricas Portuárias aterradas temos como exemplo o projeto "Caminho das Águas", que pintou linhas azuis nos centros das cidades de Vitória-ES (Figura 27) e Florianópolis-SC, marcando assim o lugar que um dia foi da água. Segundo o idealizador do projeto, Piatan Lube, através do material recolhido foi possível revelar os acréscimos territoriais por via de fotografias e mapas antigos e assim fazer uma releitura da paisagem urbana e trazer mais uma vez memórias coletivas que haviam sido esquecidas.

Figura 27: Mapa do Projeto "Caminho das Águas" no Centro da Cidade de Vitória-ES, 2010



Fonte: Site Dobbra, matéria sobre o Projeto Caminho das Águas, 2010.²⁰

²⁰ Acessado em 06/08/2014 as 13:29h. Disponível em < http://www.dobbra.com/terreno.baldio/piatanlube/piatan_lube.html >

Vivemos um momento da história econômica mundial onde os portos ganham investimentos bilionários e aumentam sua influência em quilômetros de extensão. A posição geográfica da cidade de João Pessoa faz com que ela receba um refluxo desses investimentos portuários. O porto da cidade configura uma rede de médio porte, pois não tem capacidade de receber navios de grande capacidade ao mesmo tempo em que tem um vasto litoral tranquilo propício ao desenvolvimento do turismo náutico. Não estariam os adeptos dessa linha turística buscando outras áreas para investimentos devido ao fato de estarem perdendo espaços nas cidades onde há um maior número de portos ou de grandes investimentos portuários? Já que as áreas portuárias aumentam sua área de influência proibindo a pesca, a prática náutica e o lazer.

Por fim, os objetivos desta foram atingidos e extrapolados. Reconhecer na realidade o acúmulo de tempos, as rugosidades, os símbolos, os usos, contido no recorte temporal de cem anos. E através dos objetivos específicos, a visualização das transformações ajudaram a orientar o olhar e os caminhos percorridos durante o desenvolvimento desta pesquisa ao ponto de propor uma metodologia de análise que pode ser aplicada em qualquer área seja ela portuária, urbana ou mesmo rural que tenham sofrido, não só na sua forma física, profundas transformações espaciais que levaram a marcantes mudanças no traçado e no cenário.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, Vera Lucia. **As transformações na paisagem do Porto do Capim: Leituras de uma paisagem urbana.** 2006. 168 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) UFPB/CCEN, João Pessoa. 2006.
- BRANDÃO, Paulo Baqueiro. **Velhas aplicações e novas possibilidades para o emprego**
- BRASIL, **DECRETO-LEI Nº 9.760, DE 5 DE SETEMBRO DE 1946.** Dispõe sobre os bens imóveis da União e dá outras providências. Disponível em 05/08/2014 as 19:30. Acessado em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del9760.htm>
- CABRAL, Gutermberg J. C. M. **O direito ambiental do Mangue: aspectos jurídicos, científicos e filosóficos aplicados a proteção do ecossistema manguezal.** João Pessoa: Sal da Terra, 2003.
- CARDOSO, Rafael. **Design para um mundo complexo.** São Paulo, Cosac Naify, 2013.
- CAUQUELIN, Anne. **A invenção da paisagem;** tradução Marcos Marcionilo. São Paulo, Martins, 2007.
- CLAVAL, Paul. **A geografia Cultural.** Tradução de Luiz Fugazzola Pimenta e Margareth de castro afeche pimenta. Florianopolis: Ed. UFSC, 1999.
- CORRÊA, Roberto L.; ROSENDHAL, Zeny. (Orgs.) **Economia, Cultura e Espaço.** Rio de Janeiro, EdUERJ, 2010.
- CORRÊA, Roberto L.; ROSENDHAL, Zeny. (Orgs.) **Espaço e cultura: pluralidade temática.** Rio de Janeiro, EdUERJ, 2008.
- CORRÊA, Roberto L.; ROSENDHAL, Zeny. (Orgs.) **Introdução a geografia cultural.** Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2ª edição, 2007.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas.** 2º ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2000.
- COSTA, Ana Luiza Schuster da. **Perímetro de proteção do Centro Histórico de João Pessoa: Três décadas de história.** Dissertação (mestrado) apresentada para o Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental/ Centro de Tecnologia/ Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa – PB, Junho/2009.
- do método comparativo nos estudos geográfico.** In: GeoTextos, vol. 8, n. 1, UFPB. Julho/2012
- FITZ, Paulo Roberto. **Geoprocessamento sem complicação.** São Paulo: Oficina de textos, 2008.
- GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Cenários para a geografia: sobre a espacialidade das imagens e suas significações.** In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato. (Orgs) Espaço e Cultura: Pluralidade Temática. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2008.
- <http://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/politicaetrabalho/issue/view/686/showToc>

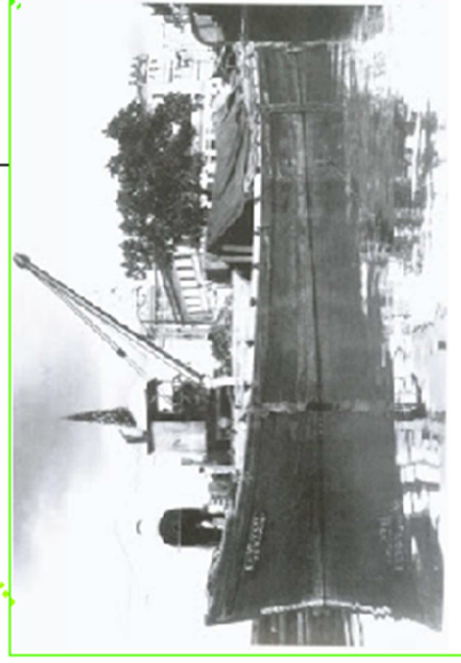
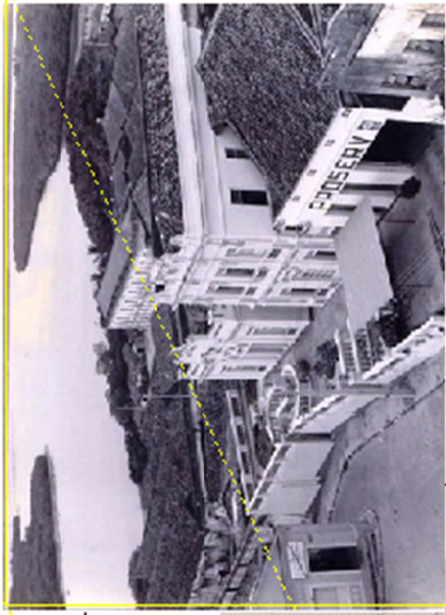
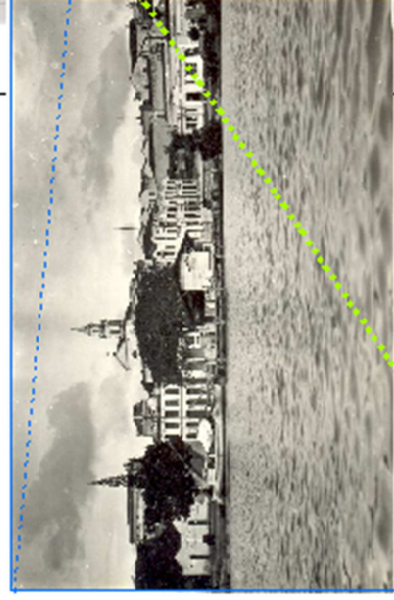
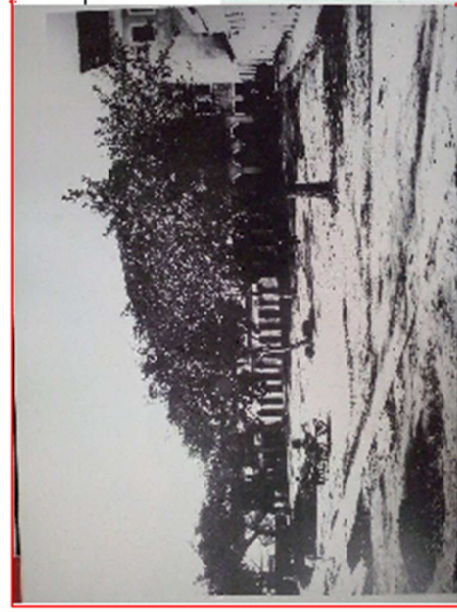
- IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional. Dossiê: **Proposta de Requalificação das Áreas Urbanas do Porto do Capim e da Vila Nassau**. João Pessoa/PB. 2012.
- JARDIM, Vicente Gomes. **Monografia da cidade da Parahyba do Norte**. In: Revista o Instituto Histórico Geographico Parahybano. João pessoa: ano II, segundo volume, de 1910.
- LEAL, Wills. **Cinema na/da Paraíba, 1º volume**. João Pessoa, livro álbum em 2 volumes, 2007.
- MAGALHÃES, Ângela; PEREGRINO, Nadja Fonseca. **Fotografia no Brasil** – um olhar das origens ao contemporâneo. Rio de Janeiro, Funarte, 2014.
- MAURENTE, Vanessa; TITTONI, Jaqueline. **Imagens como estratégia metodológica em pesquisa: a fotocomposição e outros caminhos possíveis** in: Revista Psicologia & Sociedade; 19 (3): 33-38 *Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil*, 2007
- MELLO, João Baptista Ferreira de. **O Rio dos Símbolos Oficiais e Vernaculares**. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato. (Orgs.). Espaço e Cultura: Pluralidade Temática. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2008.
- MENEZES, José Luiz Mota. **Algumas notas a respeito da evolução urbana de João Pessoa**. Recife: Pool, 1985.
- NAME, Leo. **O conceito de paisagem na geografia e sua relação com o conceito de cultura**. GeoTextos, vol. 6, n. 2, dez. 2010.
- OLIEVEIRA JUNIOR, Antônio R. de. **Paisagem na Fotografia: sentidos e plasticidades**. In: Revista Conexão, Comunicação e Cultura, UCS, Caxias do Sul, v6, n 12, julho/dezembro 2007.
- OLIVEIRA, Airton Donizete. **A fotografia como leitura da Paisagem**. In: I Simpósio sobre Pequenas Cidades e Desenvolvimento Local e XVII Semana da Geografia. Maringá: Universidade Estadual de Maringá, DGE/PGE-UEM, 2008. acessado: http://www.dge.uem.br/semana/eixo5/trabalho_93.pdf. disponível em 25/07/2014
- PAZ, Thais Raquel da Silva; OLIVEIRA, Marilda Oliveira de Oliveira. **Narrativas a partir da fotografia**. Pelotas [45] 35 – 43, julho/agosto 2013
- Revista da pós-graduação em geografia da UFBA. Acessado em: <http://www.portalseer.ufba.br/index.php/geotextos/issue/view/651/showToc>
- RODRIGUEZ, Walfredo. Roteiro Sentimental de Uma Cidade. João Pessoa: Editora UNIÃO. 2ª edição de 1994, 1962.
- RUA, João. (Org). **Paisagem, Espaço e sustentabilidade: uma perspectiva multidimensional da geografia**. Rio de janeiro: Ed. PUC-Rio, 2007.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1996, 308 p.
- SCOCUGLIA, Jovanka B. C. **Imagens da Cidade: patrimonialização, cenários e práticas sociais**. João Pessoa, Editora Universitária UFPB, 2010.

- SCOCUGLIA, Jovanka Baracuhy Cavalcanti. **PATRIMÔNIO CULTURAL E MUDANÇA SOCIAL: IMAGENS, NARRATIVAS E PRÁTICAS CONTEMPORÂNEAS NA CIDADE DE JOÃO PESSOA**. REVISTA POLÍTICA & TRABALHO - EDIÇÃO 27-30 2009
- SILVA, Lígia M. Tavares da. **Características da Urbanização na Paraíba**. In: Revista Caderno do Logepa – Série Textos Didáticos, ano 3, nº 5. UFPB, Jul/Dez 2004.
- SILVA, Lígia M. Tavares da. **Fotografia e Paisagem urbana**. In: Sæculum – Revista de História, nº6/7. UFPB, Jan/Dez 2000/2001.
- STUCKERT FILHO, Gilberto. **Parahyba: capital em fotos**. João Pessoa, F&A, 2004.
- TEIXEIRA, Marina da Silva. **O Processo de degradação e revitalização dos espaços públicos: usos e apropriações das praças no centro histórico de João Pessoa**. Dissertação (mestrado) apresentada para o Programa de Pós-Graduação em Geografia/CCEN/Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa – PB, Agosto/2014.
- TUAN, Yi-fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo, Difel, 1974.
- VIANNA, Ana Carolina Strapação Guedes; SALES, Andréa Leandra Porto; MAIA, Doralice Sátyro; ANDRADE, Rita de Cássia Gregório de. **A CIDADE ALTA E A CIDADE BAIXA: DUAS UNIDADES DE UMA MESMA CIDADE, JOÃO PESSOA – PB**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina — Universidade de São Paulo, 20 a 26 de março de 2005

APÊNDICE A - MOSAICO FOTOGRÁFICO 1

A planta de 1932 e as fotografias da primeira metade do século XX

Os círculos fazem referência ao ângulo de captura da imagem.

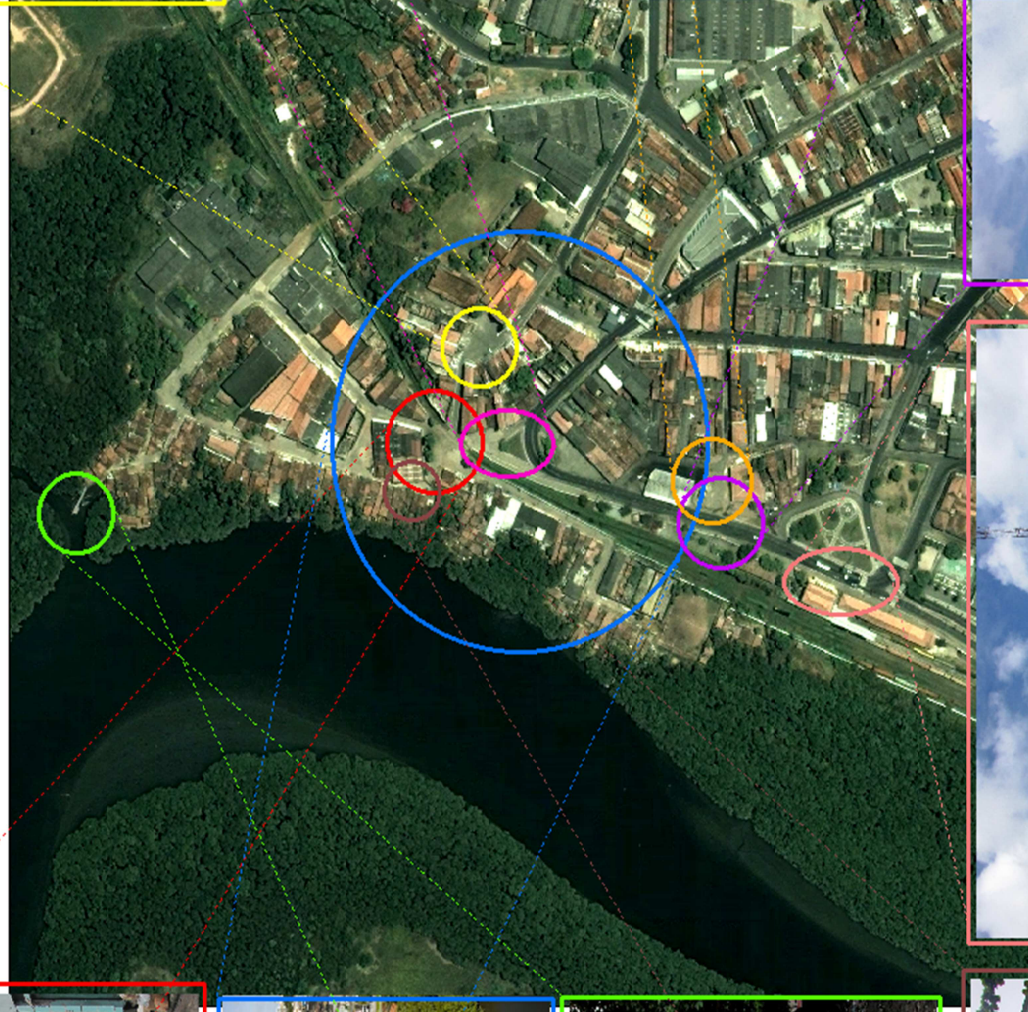


1933 - Menor, tomada de Torres 15 de Novembro, vindo-se a rua da Praia Grande

APÊNDICE B - MOSAICO FOTOGRÁFICO 2

A imagem de satélite de 2012 e as fotografias capturadas no campo realizado em julho de 2014

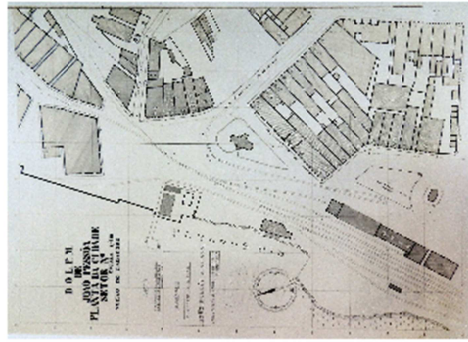
Os círculos fazem referência ao ângulo de captura da imagem



APÊNDICE C - MAPA TEMÁTICO 1

Varadouro e Porto do Capim em 1932

Planta da Cidade em 1932



Legenda

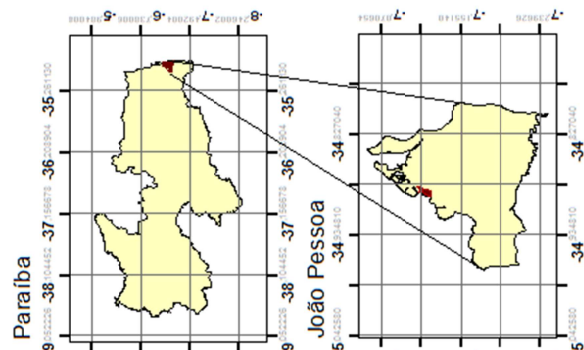
João Pessoa em 1932

- Linha do Atracadouro
- Continuação do atracadouro
- Linha Férrea
- Recorte da Planta de 1932
- Tesouro Provincial
- Trapiche em 1932
- Mangue 1932
- Central de recolhimento de esgoto
- G.W.B.R.
- Praça Alvaro Machado
- Praça 15 de Novembro
- Rio Sanhauá 1932
- Quadras

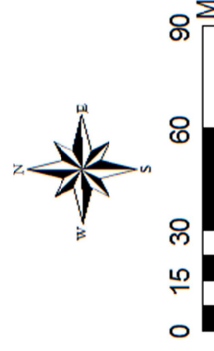
Uso e ocupação do Solo Porto do Capim e Entorno

Mapa mostrando as transformações do uso e da ocupação do solo no Bairro do Varadouro em João Pessoa, Paraíba.

Recorte dando ênfase ao Porto do Capim, área que sofreu as maiores modificações nos últimos cem anos.



Autor: Akene Shonara Cardoso da Silva
 DATUM: SIRGAS 2000 UTM zone 25S
 Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de João Pessoa
 Fonte: Jampa em Mapas / SEPLAN
 Planta da cidade em 1932, IHGF, mapoteca
 João Pessoa / Julho / 2014



APÊNDICE D - MAPA TEMÁTICO 2

Varadouro e Porto do Capim em 2014

Imagem de Satélite, 2012



Legenda

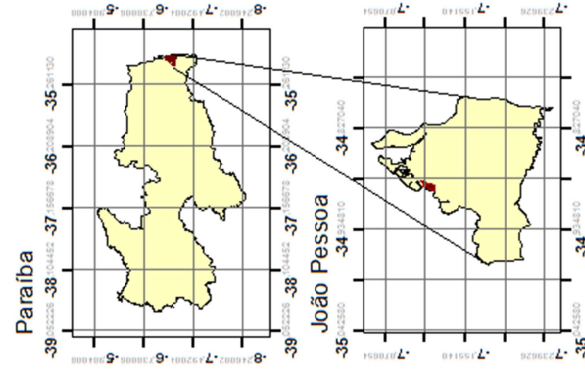
João Pessoa em 2014

- Via Asfaltada
- Linha do Trem
- Posto de gasolina
- vestígios da praça 15 de novembro
- C.B.T.U.
- Central de recolhimento de esgoto
- Rio Sanhauá
- Mangue
- Trapiche da Comunidade
- Comunidade Porto do Capim
- Antigo Cortume
- Proseve
- Antigo Lixão
- Quadras

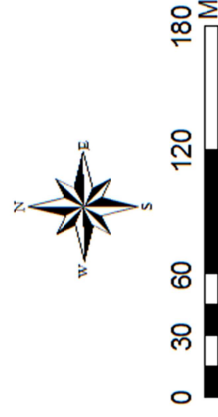
Uso e ocupação do Solo Porto do Capim e Entorno

Mapa mostrando as transformações do uso e da ocupação do solo no Bairro do Varadouro em João Pessoa, Paraíba.

Recorte dando ênfase ao Porto do Capim, área que sofreu as maiores modificações nos últimos cem anos.



Autor: Alkene Shionara Cardoso da Silva
DATUM: SIRGAS 2000 UTM zone 25S
Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de João Pessoa
Fonte: Jampa em Mapas / SEPLAN
Imagem de satélite de 2012
João Pessoa / Julho / 2014



























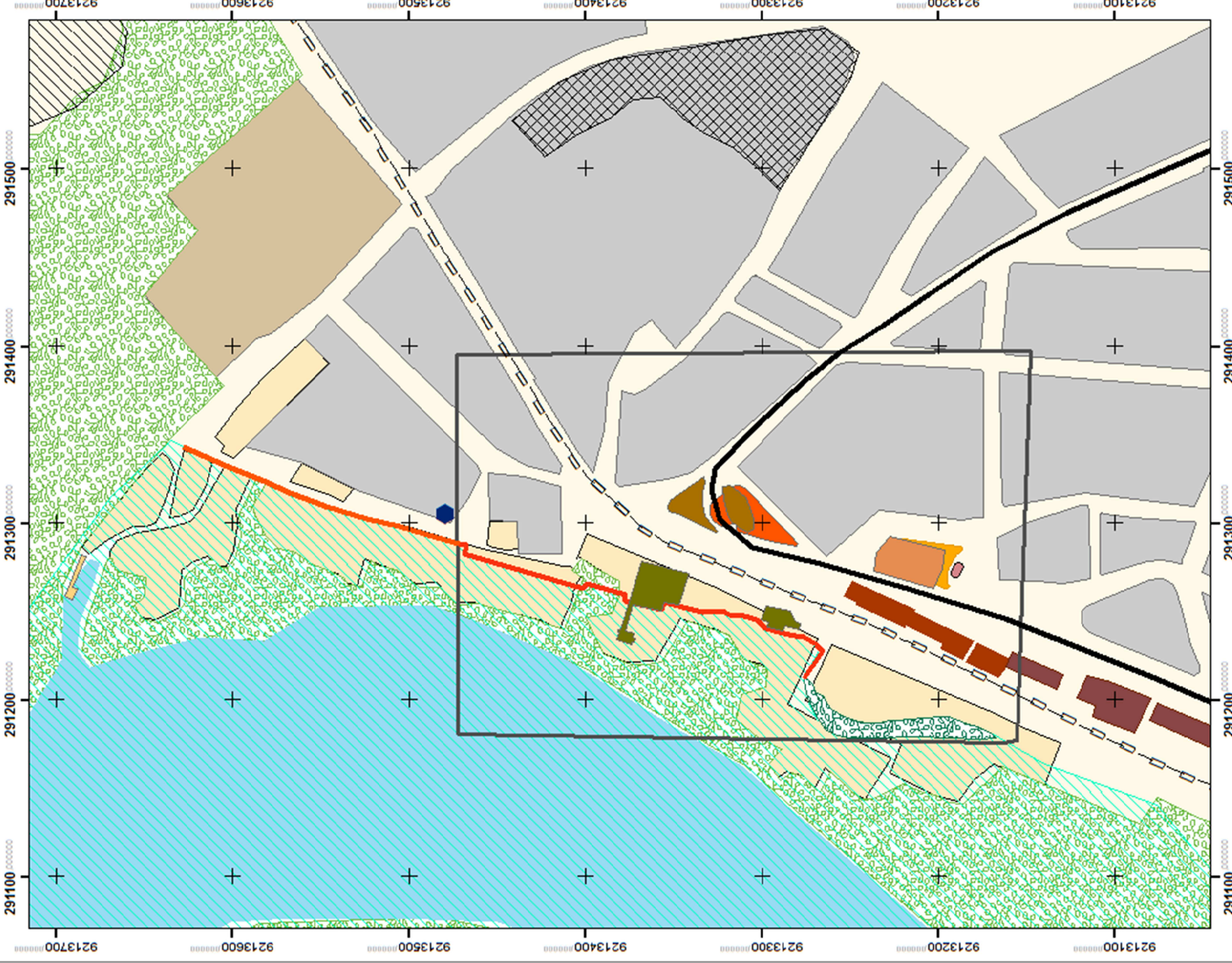
APÊNDICE E - MAPA TEMÁTICO 3

Varadouro e Porto do Capim

Sobreposição de camadas com base na planta de 1932 e base cartografica da PMJP.

Sobreposição Legenda

-  Via Asfaltada
-  Linha do Trem
-  Linha do Atracadouro 1932
-  Continuação do atracadouro
-  Recorte da Planta de 1932
-  Tesouro Provincial
-  Trapiche da Comunidade
-  Trapiche em 1932
-  Central de recolhimento de esgoto
-  C.B.T.U.
-  G.W.B.R.
-  Posto de gasolina
-  Praça Alvaro Machado
-  vestígios da praça 15 de novembro
-  Praça 15 de Novembro
-  Rio Sanhaú
-  Rio Sanhaú 1932
-  Mangue
-  Mangue 1932
-  Comunidade Porto do Capim
-  Antigo Cortume
-  Proserve
-  Antigo Lixão
-  Quadras

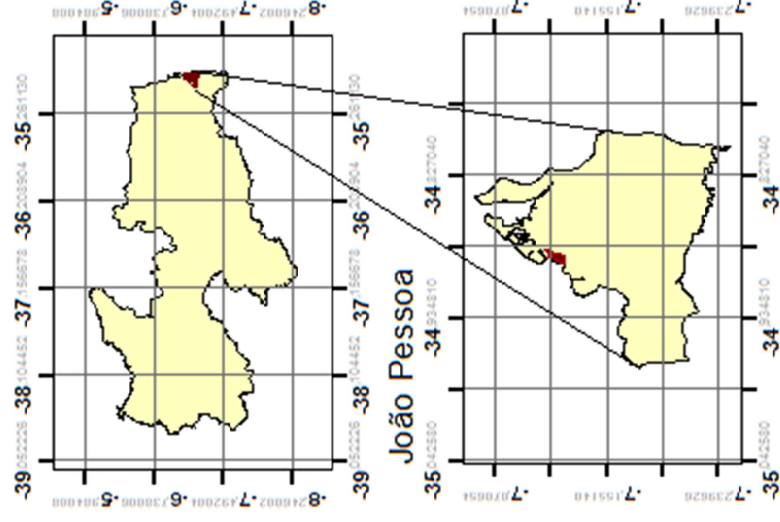


Uso e ocupação do Solo Porto do Capim e Entorno

Mapa mostrando as transformações do uso e da ocupação do solo no Bairro do Varadouro em João Pessoa, Paraíba.

Recorte dando ênfase ao Porto do Capim, área que sofreu as maiores modificações nos últimos cem anos.

Paraíba



Autor: Akene Shionara Cardoso da Silva
 DATUM: SIRGAS 2000 UTM Zone 25S
 Base Cartográfica: Prefeitura Municipal de João Pessoa
 Fonte: Jampa em Mapas / SEPLAN
 Planta da cidade em 1932, IHGP, mapoteca.
 João Pessoa / Julho / 2014

